

# **CONTRAT DE REGULATION ECONOMIQUE**

**ENTRE**

**L'ETAT**

**ET**

**AEROPORTS DE PARIS**

**2027 – 2034**

Cet avant-projet de contrat constitue la proposition de contrat d'Aéroports de Paris pour la période 2027-2034. Il fait partie intégrante du dossier public de consultation en application de l'article R. 6325-43 du code des transports. Cet avant-projet de contrat est naturellement susceptible d'évoluer en fonction des échanges à intervenir en 2026 avec l'ensemble des parties intéressées - au premier rang desquelles les usagers du service public aéroportuaire et l'Etat - et en fonction des avis et décisions rendus par l'Autorité de régulation des transports.

## **PREAMBULE**

**1** – Après avoir fêté ses quatre-vingts ans en 2025, Aéroports de Paris poursuit sa transformation pour confirmer son statut de référence mondiale en matière d'attractivité et d'hospitalité. Cette transformation doit également faire d'Aéroports de Paris un leader de la transition écologique dans le secteur aérien.

L'entreprise publique Aéroports de Paris, chargée d'une mission de service public définie par la direction générale de l'Aviation civile dans le cahier des charges approuvé par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005, aménage, exploite et développe les trois principaux aéroports de la région parisienne (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, qui forment ensemble le système aéroportuaire francilien), ainsi que les aérodromes civils situés dans la région Ile-de-France listés à l'article D. 6323-4 du code des transports.

Ces aérodromes contribuent au rayonnement de la France et constituent un pôle d'emplois attractif au service de l'économie française.

Le transport aérien est en pleine mutation. Sa pérennité réside aujourd'hui dans sa capacité à s'adapter aux défis environnementaux. Ces défis impliquent de retenir un modèle de développement des capacités aéroportuaires sobre, modulaire et progressif, visant à développer l'intermodalité avec les transports ferroviaires et à décarboner l'activité des plateformes.

**2** – En application de l'article L. 6325-2 et de l'article R.6325-39 du code des transports, la régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur un contrat de régulation économique pluriannuel conclu avec l'Etat, facteur à la fois de visibilité pour l'entreprise et ses clients et d'incitation à l'amélioration des performances.

Ce contrat de régulation économique a pour objet, en particulier, d'établir le plafond d'évolution des principales redevances pour services rendus au vu du programme d'investissements défini, et de fixer les objectifs de qualité de service ainsi que le régime d'incitation financière associé.

L'État et Aéroports de Paris (ci-après désignées par les "Parties") ont décidé de conclure le présent contrat, qui couvre la période 2027-2034, comme l'autorise la nouvelle rédaction de l'article L. 6325-2 du code des transports.

Les investissements programmés visent à concilier développement et décarbonation, croissance et sobriété, pour garantir une politique adaptée à l'évolution du trafic, aux infrastructures existantes et aux besoins de la communauté aéroportuaire et des territoires.

Ce contrat incarne ainsi la volonté commune de l'État et d'Aéroports de Paris de consolider et promouvoir le rôle d'acteur majeur de la filière aéronautique de l'entreprise au profit de la croissance française.

Il opère un partage des risques équilibré, notamment grâce aux facteurs d'ajustement du plafond d'évolution tarifaire. Le contrat définit en outre, avec les clauses de révision, les conditions et modalités de restauration de cet équilibre économique lorsqu'il n'est plus assuré.

**3** – Les travaux préparatoires à ce contrat ont associé pendant plusieurs mois l'ensemble des parties prenantes, au premier rang desquelles l'État, les usagers du service public aéroportuaire, compagnies aériennes et assistants en escale, et l'Autorité de régulation des transports.

Des groupes de travail ont été organisés depuis 2022 entre les usagers et Aéroports de Paris pour échanger notamment sur les règles de comptabilité analytique, le programme d'investissements et les indicateurs de qualité de service, ainsi que sur les prestations d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Une consultation préalable à la publication du dossier public de consultation des usagers d'Aéroports de Paris a été réalisée au sein de la commission consultative économique pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly les 12 et 21 novembre 2025, ainsi que pour l'aéroport de Paris-Le Bourget le 13 novembre 2025.

*[A compléter avant la transmission à l'ART pour avis conforme]*

## **I. Objet et champ d'application du contrat**

### **I.1 Objet du contrat**

Le présent contrat est conclu en application des articles L. 6325-2 et R. 6325-39 du code des transports.

Il fixe en particulier, sur la période 2027-2034 et en référence au programme des investissements prévus sur le périmètre régulé, le plafond du taux moyen d'évolution des redevances pour services rendus et les modalités d'ajustement de ce dernier. Il détermine en outre les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris sur cette période.

### **I.2 Durée du contrat**

Les spécificités du projet industriel d'Aéroports de Paris, présentées aux usagers réunis en commission consultative économique, justifient de porter la durée du contrat de régulation économique au-delà de cinq ans, en application du 2° de l'article L. 6325-2 du code des transports.

Cette durée est de huit ans. Le contrat entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2027, à l'exception du III qui entre en vigueur à compter de la première période tarifaire couverte par le contrat.

Le contrat vient à échéance le 31 décembre 2034, à l'exception du III qui vient à échéance à l'issue de la dernière période tarifaire couverte par le contrat et des ajustements prévus les deux périodes tarifaires suivantes.

### **I.3 Périmètre régulé**

#### *I.3.1 Définition du périmètre régulé*

En application de l'article R. 6325-20 du code des transports et de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, le périmètre d'activités d'Aéroports de Paris sur lequel est appréciée la juste rémunération des capitaux investis couvre l'ensemble des activités d'Aéroports de Paris sur les aérodromes mentionnés à l'article D. 6323-4 de ce même code, à l'exception :

- sur les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, des activités d'assistance en escale listées à l'annexe de l'article R. 6326-1 du code des transports, autres que celles mentionnées aux articles R. 6326-12 et D. 6326-13 du code des transports ;
- sous réserve des dispositions de l'article 5 [de l'arrêté du 23 mai 2024], des activités menées par des entreprises liées à Aéroports de Paris au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique ;
- des activités mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6328-3 du code des transports ;
- des activités mentionnées à l'article L. 571-14 du code de l'environnement ;
- des activités commerciales et de services telles que celles relatives aux boutiques, à la restauration, aux services bancaires et de change, à l'hôtellerie, à la location d'automobiles et à la publicité ;

- des activités foncières et immobilières hors aéroports, à l'exception de celles consistant en la mise à disposition de terrains, surfaces, immeubles ou locaux pour :
  - l'exercice des activités d'assistance en escale listées à l'annexe de l'article R. 6326- 1 du code des transports ;
  - le stockage et la distribution de carburants d'aviation ;
  - la maintenance des aéronefs ;
  - l'exercice des activités liées au fret aérien ;
  - l'exercice des activités d'aviation générale et d'affaires ;
  - le stationnement automobile public et par abonnement ;
  - les transports publics ;
- le cas échéant, des autres activités sans rapport avec l'activité des aéroports précités.

### *I.3.2 Méthodes d'allocations des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités*

Les comptes du périmètre régulé sont déterminés par application des méthodes d'allocations des actifs, des recettes et des charges présentées à l'annexe 1, telles qu'elles résultent notamment des avis et décisions rendus, depuis 2022 et jusqu'en 2026, par l'Autorité de régulation des transports.

### *I.3.3 Coût moyen pondéré du capital*

Le niveau du coût moyen pondéré du capital, estimé sur le périmètre régulé, à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables, s'établit pour la durée du contrat à 5,9% (annexe 2).

Le niveau du coût moyen pondéré du capital est désigné alternativement dans le contrat "CMPC", "Coût Moyen Pondéré du Capital" ou "k".

La juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé est appréciée au regard du Coût Moyen Pondéré du Capital sur le même périmètre et dont le niveau est présenté au premier paragraphe de cet article.

Cette juste rémunération s'apprécie en moyenne sur la durée du contrat comme le prévoient le dernier alinéa de l'article L. 6325-2 et l'article L. 6327-3 du code des transports.

## **II. Investissements et qualité de service**

Dans un contexte marqué par un niveau de croissance du trafic inférieur à celui prévu avant la crise sanitaire survenue en 2019 et l'émergence de nouveaux enjeux, le programme d'investissements d'Aéroports de Paris sur la période 2027-2034 est une déclinaison de la vision industrielle présentée lors des concertations publiques sur le développement de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle organisées respectivement en 2024 et 2025.

### **II.1 Programme d'investissements prévisionnel**

Le programme d'investissements sur la période 2027-2034 proposé par Aéroports de Paris prévoit la réalisation des travaux nécessaires pour accompagner la croissance modérée du trafic, améliorer la compétitivité et l'hospitalité des aéroports parisiens et répondre aux enjeux de décarbonation du secteur, tout en assurant la sécurité aéronautique.

Le programme d'investissements vise également, tout au long de l'exécution du contrat, à assurer le maintien du patrimoine découlant du vieillissement des infrastructures et de la période de sous-investissements durant la crise sanitaire.

Le programme d'investissements prévisionnel du périmètre régulé s'établit à 8 439 millions d'euros (euros 2025). Il est organisé en trois phases indicatives :

- entre 2027 et 2030, l'amélioration de la fluidité du parcours passager au sein des aéroports : projet de renforcement des frontières existantes et création de nouvelles frontières pour désaturer les espaces, réduire les temps d'attente et accompagner le déploiement progressif du système d'entrée-sortie (EES) ;
- entre 2030 et 2032, l'optimisation et la densification des infrastructures terminales existantes : aéroports, capacités côté pistes et bagages ;
- entre 2032 et 2034, la création de nouvelles capacités d'embarquement au contact et la densification des accès et des infrastructures liées à la mobilité en zone publique en donnant la priorité aux modes de transport décarbonés.

Les dépenses prévisionnelles annuelles du programme, sa décomposition par catégorie et le calendrier prévisionnel des projets les plus importants sont présentés à l'annexe 3. Les montants des dépenses prévisionnelles sont fongibles.

### **II.2 Qualité de service**

#### *II.2.1 Principes*

L'amélioration de la qualité de service et de l'hospitalité était une ambition prioritaire dans les précédents contrats de régulation économique, qui s'est maintenue depuis 2020. Aéroports de Paris poursuit cette démarche.

Trois catégories d'indicateurs assortis d'incidence financière sont instaurées :

- les indicateurs de disponibilité des équipements, correspondant à des niveaux standards de qualité de service rendu par tout aéroport vis-à-vis de ses clients, compagnies aériennes et passagers. Le système d'incitation associé à ces indicateurs repose uniquement sur une notion de niveau minimum requis, en particulier sur les créneaux de pointe de trafic, sanctionné le

cas échéant par un malus tarifaire. Ces indicateurs étant relatifs aux attentes essentielles des passagers et des compagnies aériennes, aucun bonus n'est appliqué en cas de dépassement des objectifs ;

- les indicateurs de satisfaction clients, pour lesquels le système d'incitation associé repose à la fois sur une notion de minimum requis, dont la non-atteinte est sanctionnée par un malus, et sur un niveau élevé d'ambition, récompensé par un bonus ;
- un indicateur d'efficacité opérationnelle, pour lequel le système d'incitation associé repose à la fois sur une notion de minimum requis, dont la non-atteinte est sanctionnée par un malus et sur un niveau élevé d'ambition, récompensé par un bonus.

En complément, et dans le but de poursuivre la démarche d'amélioration de l'hospitalité sur l'ensemble du parcours des passagers dans les aéroports, Aéroports de Paris instaure des indicateurs de suivi. Ces indicateurs correspondent à quatre piliers fondamentaux de ce parcours : la fluidité, la décarbonation, l'hospitalité et l'accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Aéroports de Paris partagera, dans le cadre des consultations annuelles au sein de la commission consultative économique des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, les résultats des mesures de ces indicateurs.

#### *II.2.2 Liste des indicateurs de qualité de service assortis d'incitations financières*

Les indicateurs de qualité de service retenus dans le cadre du présent contrat et faisant l'objet d'objectifs assortis d'incitations financières sont les suivants :

- Huit indicateurs de disponibilité des équipements :
  - Indicateur A1 : disponibilité des équipements électromécaniques ;
  - Indicateur A2 : disponibilité des tapis de livraison bagages ;
  - Indicateur A3 : disponibilité des passerelles télescopiques ;
  - Indicateur A4 : disponibilité de la fourniture électrique 400hz ;
  - Indicateur A5 : disponibilité des mires de guidage ;
  - Indicateur A6 : disponibilité des équipements de pré-conditionnement d'air (PCA) ;
  - Indicateur A7 : disponibilité des bornes en libre-service (BLS) ;
  - Indicateur A8 : disponibilité des déposes bagages automatiques.
- Deux indicateurs de satisfaction clients :
  - Indicateur A9 : satisfaction sur la facilité des correspondances avec d'autres vols ;
  - Indicateur A10 : satisfaction d'ensemble au départ.
- Un indicateur d'efficacité opérationnelle :
  - Indicateur A11 : temps d'attente aux postes d'inspection filtrage.

#### *II.2.3 Liste des indicateurs de qualité de service faisant l'objet d'un suivi*

Les indicateurs de qualité de service qui font l'objet d'un suivi sont les suivants :

- Indicateur B1 : temps d'attente à la Police aux frontières ;
- Indicateur B2 : temps de livraison bagages ;
- Indicateur B3 : ponctualité des vols (D15) ;
- Indicateur B4 : temps d'accès aux terminaux ;
- Indicateur B5 : répartition de la part modale ;
- Indicateur B6 : taux de contact ;

- Indicateur B7 : satisfaction clients aux arrivées ;
- Indicateur B8 : réputation ;
- Indicateur B9 : satisfaction vis-à-vis de la propreté ;
- Indicateur B10 : satisfaction vis-à-vis du confort ;
- Indicateur B11 : accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite – conformité aux départs ;
- Indicateur B12 : accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite – conformité aux arrivées ;
- Indicateur B13 : satisfaction vis-à-vis du service d'assistance des personnes handicapées et à mobilité réduite.

#### *II.2.4 Définitions, objectifs et mesure des indicateurs de qualité de service*

Les définitions, objectifs et modalités de mesure de l'ensemble des indicateurs figurent à l'annexe 4.

Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroports de Paris ou par des tiers agissant pour le compte d'Aéroports de Paris. Ils sont réalisés et conservés de manière à ce que la méthodologie employée et les résultats puissent faire l'objet d'un audit par un tiers.



### **III. Tarification**

#### **III.1 Définition des périodes tarifaires**

Les huit périodes tarifaires couvertes par le présent contrat sont les suivantes :

- période tarifaire 2027 : du 1er avril 2027 au 31 mars 2028
- période tarifaire 2028 : du 1er avril 2028 au 31 mars 2029
- période tarifaire 2029 : du 1er avril 2029 au 31 mars 2030
- période tarifaire 2030 : du 1er avril 2030 au 31 mars 2031
- période tarifaire 2031 : du 1er avril 2031 au 31 mars 2032
- période tarifaire 2032 : du 1er avril 2032 au 31 mars 2033
- période tarifaire 2033 : du 1er avril 2033 au 31 mars 2034
- période tarifaire 2034 : du 1er avril 2034 au 31 mars 2035

#### **III.2 Redevances couvertes par le contrat**

Les redevances qui, en application de l'article R. 6325-39 du code des transports, font l'objet du présent contrat sont les suivantes :

- la redevance par passager sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, en contrepartie de la mise à disposition des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du présent contrat et de tout nouveau service complémentaire ;
- la redevance d'atterrissage sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du contrat et de tout nouveau service complémentaire ;
- la redevance de stationnement sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du contrat et de tout nouveau service complémentaire ;
- la redevance pour mise à disposition des installations d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- la redevance pour mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- la redevance pour mise à disposition des installations de pré-conditionnement d'air sur les postes de stationnement équipés sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;

- la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ;
- la redevance de titre de circulation aéroportuaire des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ;
- la redevance pour les services d'eau et vidanges des avions (dilacération) sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- toute redevance créée pour la rémunération de services aéroportuaires relevant de l'article R. 6325-1 du code des transports, qu'il s'agisse (i) de services existant à la date de la signature du présent contrat, mais rémunérés par une redevance existante, (ii) de services jusqu'alors rémunérés par des revenus extérieurs à ce périmètre ou (iii) de services nouveaux.

Les redevances mentionnées ci-dessus (ci-après désignées par les "Redevances") sont soumises au plafond d'évolution tarifaire prévu au III.4.

La redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite est établie sur une base annuelle dans les conditions prévues par le règlement (CE) n°1107/2006 concernant les droits de personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, et par le III.7. Elle est également couverte par le contrat, mais n'est pas soumise au plafond d'évolution tarifaire prévu au III. 4 et n'est pas prise en compte dans le revenu considéré pour le facteur TRAF(n) au III.5.2.1.

Le périmètre des services couverts par chacune des Redevances à la date de signature du présent contrat, est défini dans le descriptif des Redevances (annexe 5).

### **III.3 Principes applicables à l'évolution des tarifs des Redevances**

La grille des tarifs des Redevances de la première période couverte par le contrat (du 1<sup>er</sup> avril 2027 au 31 mars 2028), ainsi que la structure de la grille tarifaire de base prévue au III.4.1, sont annexées au contrat (annexes 6, 7 et 8).

Ensuite, l'évolution, d'une période tarifaire à l'autre, des tarifs des Redevances est plafonnée par un taux plafond de base (III.4.2).

Cette évolution est ajustée par l'application des facteurs suivants à compter de la période tarifaire 2029 (III.5) :

- un facteur d'ajustement lié au trafic sous forme de bonus ou de malus, si le niveau annuel de celui-ci sort d'un intervalle de franchise prédéfinie (facteur TRAF) ;
- un ajustement du plafond sous forme de bonus ou de malus, pour refléter la performance d'Aéroports de Paris en matière de qualité de service (facteur QDS) ;
- un ajustement du plafond en fonction du respect des dépenses prévisionnelles d'investissements (facteur INV1) et du calendrier de livraison des projets identifiés (facteur INV2) ;
- un facteur d'ajustement lié aux incidences économiques et financières notables d'un changement du cadre juridique applicable à Aéroports de Paris (facteur LEX).

### III.4 Equations tarifaires

#### III.4.1 Grille Tarifaire de Base des Redevances

Pour l'application de ces principes, Aéroports de Paris établit pour chaque période tarifaire à partir de 2028 une Grille Tarifaire de Base des Redevances (GTB).

Elle est construite à partir de la Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire (GTB') à laquelle est appliqué le plafond contractuel d'évolutions tarifaires cumulées depuis le début du présent contrat.

La structure de la Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire (GTB') est annexée au contrat (annexe 8).

La Grille Tarifaire de Base des Redevances est définie telle que :

$$GTB(n, T_{ref}(n)) = GTB'(n, T_{ref}(n)) * \delta * \prod_{i=2}^n (1 + P(i))$$

Où :

- $T_{ref}(n)$  est la référence de trafic et d'utilisation des équipements pour la période tarifaire  $n$  ; cette référence correspond aux paramètres d'assiette des Redevances constatés lors de l'année civile  $n-2$  ;
- $GTB'(n, T_{ref}(n))$  est le revenu de l'ensemble des prestations considérées, hors évolutions tarifaires cumulées depuis le début du présent contrat, mesuré par l'application de la Grille Tarifaire de Base des Redevances établies pour la période tarifaire  $i$  à  $T_{ref}(n)$ , à l'annexe 8 ;
- $GTB(n, T_{ref}(n))$  est le revenu de l'ensemble des prestations considérées, mesuré par l'application de la Grille Tarifaire de Base des Redevances établies pour la période tarifaire  $i$  à  $T_{ref}(n)$  ;
- $P(n)$  est le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances défini au III.4.2 ;
- $\delta$  est le quotient d'inflation défini au III.4.2. Il vise à corriger l'écart entre l'inflation constatée et l'inflation prévisionnelle sur la période 2026 et 2027.

La Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire (GTB') est actualisée, le cas échéant, pour tenir compte de l'introduction d'une nouvelle redevance. Pour cette actualisation, le taux de couverture des charges par le produit de cette nouvelle redevance ne peut dépasser 100 %.

#### III.4.2 Taux plafond de base d'évolution des tarifs de Redevances

Un plafonnement annuel s'impose au taux moyen d'évolution des tarifs des Redevances. Ce taux moyen est égal à la variation en prix de l'ensemble des prestations concernées.

Pour chaque période tarifaire  $n$ , le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances,  $P(n)$ , est égal à :

$$P(n) = IC(n) + X(n)$$

Où :

- $IC(n)$  représente l'inflation constatée sur la période tarifaire  $n$ . Il est calculé à partir de la formule suivante :

$$IC(n) = \frac{3}{4} IPCH(n) + \frac{1}{4} IPCH(n+1)$$

IPCH(i) représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé publié par la Banque de France :

- pour i inférieur n, IPCH(i) correspond à une valeur réalisée publiée par la Banque de France ;
  - pour i supérieur ou égal à n, IPCH(i) correspond à une valeur prévisionnelle calculée par la Banque de France au 2<sup>e</sup> trimestre de l'année en cours.
- X(n) représente la hausse tarifaire maximale hors inflation sur la période tarifaire n. Il a la valeur suivante :

Période tarifaire	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	1	2	3	4	5	6	7	8
X	5,5 %	3,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %

Pour les besoins des calculs :

RP(n) est le montant des recettes prévisionnelles des Redevances (revenus de la caisse aéronautique hors PHMR) établi dans le plan d'affaires pour la définition de l'équilibre économique du contrat (annexe 9).

IP(n) correspond à l'hypothèse d'inflation prévisionnelle utilisée dans le plan d'affaires pour la définition de l'équilibre économique du contrat (annexe 9).

$\alpha(n)$  est le quotient entre le plafond d'évolution tarifaire constaté et le plafond d'évolution tarifaire prévisionnel. Il est défini de la manière suivante :

Pour n=1 alors  $\alpha(n) = \delta$

Pour n > 1 alors :

$$\alpha(n) = \frac{\prod_{i=2}^n (1 + IC(i) + X(i))}{\prod_{i=2}^n (1 + IP(i) + X(i))} * \delta$$

$\delta$  est le quotient entre l'inflation constatée et l'hypothèse d'inflation prévisionnelle utilisée dans le plan d'affaires, pour les périodes tarifaires 2026 et 2027. Il est défini de la manière suivante :

$$\delta = \frac{1 + IC(2026)}{1 + IP(2026)} * \frac{1 + IC(2027)}{1 + IP(2027)}$$

### III.5 Ajustement des tarifs

#### III.5.1 Grille Tarifaire Ajustée

A partir de cette Grille Tarifaire de Base, Aéroports de Paris établit une Grille Tarifaire Ajustée des Redevances (GTA) qui intègre l'application des facteurs d'ajustement prévus au III.3.

Elle est définie telle que :

$$GTA(n, T_{ref}(n)) = GTB(n, T_{ref}(n)) * (1 + A(n))$$

Où :

- $T_{ref}(n)$  est la référence de trafic pour la période tarifaire  $n$ , cette référence correspond aux paramètres d'assiette des Redevances constatées lors de l'année civile  $n-2$  ;
- $GTA(n, T_{ref}(n))$  est le revenu des Redevances, mesuré par l'application de la Grille Tarifaire des Redevances établie pour la période tarifaire  $i$  à  $T_{ref}(n)$  ;
- $GTB(n, T_{ref}(n))$  est le revenu de l'ensemble des prestations considérées, mesuré par le produit résultat de l'application de la Grille Tarifaire de Base des Redevances établies pour la période tarifaire  $j$  à  $T_{ref}(n)$  ;
- $A(n)$  est le coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances pour la période  $n$  défini au III.5.2.

### III.5.2 Mécanisme d'ajustement du plafond des Redevances

#### A – Compte d'ajustement des tarifs de Redevances

Un compte d'ajustement des tarifs (CAT) permet de mettre en œuvre les facteurs d'ajustement des tarifs des Redevances visés au III.3. Les montants à verser ou à déduire du CAT pour l'ajustement des tarifs sur la période tarifaire  $n$  sont calculés sur la base des résultats des facteurs d'ajustement tels que définis ci-après pour chaque facteur.

Le CAT de la période tarifaire  $n$  est égal à la somme des facteurs d'ajustement de l'année  $n$  au titre des résultats de l'année  $n-2$  et de l'éventuel solde résiduel du CAT qui n'aurait pas été apuré en année  $n-1$ .

En outre, afin d'assurer la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des tarifs, les facteurs d'ajustement versés au CAT pour la période tarifaire  $n$  sont actualisés au coût moyen pondéré du capital selon des modalités précisées par le présent contrat. L'éventuel solde du CAT qui n'aurait pas été apuré en année  $n-1$  est également actualisé au coût moyen pondéré du capital constaté à l'annexe 2.

Aéroports de Paris détermine donc le CAT pour l'ajustement des tarifs de la période tarifaire  $n$ , tel que :

$$CAT(n) = RESCAT(n-1) \times (1 + k) - DotRESCAT(n) + TRAF(n) + QDS(n) + INV_1(n) + INV_2(n) + LEX(n)$$

Où :

- $RESCAT(n-1)$  est le solde résiduel du CAT non apuré l'année  $n-1$  ;
- $k$  est le coût moyen pondéré du capital défini à l'annexe 2 ;
- $DotRESCAT(n)$  est le montant de dotation du RESCAT sur la période  $(n)$  tel que défini au C ;
- $TRAF(n)$  est le facteur correctif lié au trafic, défini au III.5.2.1, susceptible de s'appliquer à compter de " $n$ " = 2029 ;
- $QDS(n)$  est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service, défini au III.5.2.2, susceptible de s'appliquer à compter de " $n$ " = 2029 ;
- $INV_1(n)$  est le facteur d'ajustement lié à la compensation des écarts éventuels de charges liées aux dépenses d'investissement supportées par Aéroports de Paris défini au III.5.2.3-A, susceptible de s'appliquer à compter de " $n$ " = 2029 ;

- $INV_2(n)$  est le facteur d'ajustement lié à l'engagement de respect des délais de mise en service des projets défini au III.5.2.3-B, susceptible de s'appliquer à compter de "n" = 2029 ;
- $LEX(n)$  est le facteur d'ajustement lié aux changements de normes, de décisions juridictionnelles ou de décisions administratives applicables à Aéroports de Paris, défini au III.5.2.4, susceptible de s'appliquer à compter de "n" = 2029.

#### B – Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances

Aéroports de Paris détermine un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances  $A(n)$  pour chaque période tarifaire n tel que :

$$A(n) = \frac{CAT(n)}{RP(n) * \alpha(n)}$$

Où :

- $CAT(n)$  est le compte d'ajustement des tarifs de la période tarifaire n ;
- $RP(n)$  est le montant de recettes prévisionnelles des Redevances pour la période tarifaire n, tel que défini au III.4.2.  $RP(n)$  est la traduction en revenus de la trajectoire de trafic retenue dans le plan d'affaires prévisionnel à l'annexe 9 ;
- $\alpha(n)$  est le quotient entre le plafond d'évolution tarifaire constaté et le plafond d'évolution tarifaire prévisionnel telle que définie au III.4.2.

#### C – Mécanisme de lissage du compte d'ajustement des tarifs

Le CAT de l'année n est apuré après calcul du coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances  $A(n)$  pour la période tarifaire de l'année n.

Ce coefficient d'ajustement s'applique au taux plafond de base des tarifs des Redevances. Les modalités de calcul de ce coefficient sont définies au B.

Dans une logique de modération tarifaire appréciée en moyenne sur la durée couverte par le présent contrat en application de l'article L. 6327-3 du code des transports :

- la variation du coefficient  $A(n)$  (avant prise en compte du  $DotRESCAT(n)$ ) est plafonnée annuellement à 300 points de base (300 bps). En cas de dépassement de cette valeur, le  $DotRESCAT(n)$  correspond à la différence entre le  $CAT(n)$  avant plafonnement et après plafonnement ;
- le  $DotRESCAT(n)$  peut également faire l'objet d'une dotation supplémentaire à l'initiative d'Aéroports de Paris.

Ce solde est alors reporté à l'année suivante tel que :

$$RESCAT(n) = DotRESCAT(n)$$

Où :

- $RESCAT(n)$  est le solde résiduel du CAT non apuré l'année n ;
- $DotRESCAT(n)$  est le montant de dotation du RESCAT sur la période (n).

Le calcul et l'apurement du CAT via le RESCAT peuvent s'appliquer également sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat, y compris en cas de fin anticipée de celui-ci, afin de refléter dans les tarifs des Redevances les facteurs d'ajustement au titre des deux dernières périodes tarifaires du contrat.

### III.5.2.1 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction du trafic

Le facteur TRAF(n) repose sur la différence entre le montant des recettes constatées des Redevances RC(n-2) et le montant des recettes prévisionnelles des Redevances RP(n-2) tel que défini au III.4.2.

Il est en outre défini un revenu de référence minimum RFm(n) et un revenu de référence maximum RFM(i) qui correspondent respectivement aux bornes haute et basse d'un intervalle de franchise au sein de laquelle le facteur TRAF(n) est nul.

$$\mathbf{RFM(n) = RP(n) \times RFMP(n)}$$

$$\mathbf{RFm(n) = RP(n) \times RFmP(n)}$$

RFmP(n) et RFMP(n) correspondent à l'écart en pourcentage entre le revenu prévisionnel RP(n) et respectivement aux RFm(n) et RFM(n).

n	1	2	3	4	5	6	7	8
Période	1 <sup>er</sup> avril 2027 au 31 mars 2028	1 <sup>er</sup> avril 2028 au 31 mars 2029	1 <sup>er</sup> avril 2029 au 31 mars 2030	1 <sup>er</sup> avril 2031 au 31 mars 2032	1 <sup>er</sup> avril 2031 au 31 mars 2032	1 <sup>er</sup> avril 2032 au 31 mars 2033	1 <sup>er</sup> avril 2033 au 31 mars 2034	1 <sup>er</sup> avril 2034 au 31 mars 2035
<b>RFMP(n)</b>	<b>1,0%</b>	<b>2,0%</b>	<b>3,0%</b>	<b>3,0%</b>	<b>3,0%</b>	<b>3,0%</b>	<b>3,0%</b>	<b>3,0%</b>
<b>RFmP(n)</b>	<b>-1,0%</b>	<b>-2,0%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>-3,0%</b>

Le facteur TRAF(n) est alors calculé de telle sorte qu'à compter de 2029, c'est-à-dire pour n=3, si le montant des recettes constatées des Redevances RC(n-2) est :

- supérieur au revenu de référence maximum RFM, il donne lieu à un malus égal à 50% du montant au-dessus de la franchise ;
- inférieur au revenu de référence minimum RFm, il donne lieu à un bonus égal à 50% du montant en-dessous de la franchise.

Le facteur TRAF(n) est actualisé deux fois<sup>1</sup> au coût moyen pondéré du capital afin de garantir la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des Redevances et le résultat est versé au CAT.

Dans l'hypothèse d'une modification des conditions d'exploitation applicables à Aéroports de Paris décidée par l'État, la compensation du manque à gagner ou du revenu additionnel est intégralement compensé.

Les modalités de calcul du facteur TRAF(n) sont précisées à l'annexe 10.

### III.5.2.2 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de la qualité de service

Le facteur d'ajustement QDS(n) repose sur un système de bonus-malus.

Pour chaque indicateur mentionné au II.2.2 et pour chaque année où sont fixés les objectifs définis au II.2.4, il est établi un niveau minimum de l'indicateur en-deçà duquel le malus est appliqué.

<sup>1</sup> Note : le facteur TRAF étant calculé sur la base des redevances n-2, il doit être actualisé au coût moyen pondéré du capital k sur deux années.

Le niveau minimum de l'indicateur correspond à la borne basse de l'intervalle de franchise au sein de laquelle le malus est nul. Le niveau minimum de chaque indicateur est défini, pour chaque année où il s'applique, à l'annexe 4.

Le malus associé à chacun des indicateurs disponibilités des équipements définis ainsi que les bonus et les malus associés à chacun des indicateurs efficacité opérationnelle et de satisfaction clients, définis au II.2.2 sont les suivants :

(en M€)			Bonus	Malus
Disponibilité des équipements	Electromécanique (A1)	DEE	/	-0,75
	Livraison bagages (A2)	DTB	/	-0,75
	Passerelles télescopiques (A3)	DPT	/	-0,75
	Fourniture électrique (400Hz) (A4)	D4H	/	-0,75
	Mires de guidage (A5)	DMG	/	-0,75
	Pre-conditionnement d'air (PCA) (A6)	DCA	/	-0,75
	Bornes libre-service (BLS) (A7)	DCU	/	-0,75
	Dépose bagages automatique (DBA)(A8)	DBA	/	-0,75
Efficacité opérationnelle	Temps d'attente aux postes d'inspection filtrage (PIF) (A11)	PIF	+2,00	-2,00
Satisfaction clients	Facilité des correspondances (A9)	SFC	+3,00	-3,00
	Satisfaction d'ensemble au départ (A10)	SGD	+4,00	-4,00
TOTAL			+9,00	-15,00

Les modalités de calcul du facteur QDS(n) sont précisées à l'annexe 4.

Le facteur d'ajustement QDS(n) est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital et le résultat est versé au CAT.

### III.5.2.3 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de la réalisation du programme d'investissements prévisionnel

A - Le facteur d'ajustement INV1(n) a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, les écarts éventuels de charges d'investissements prévisionnelles et constatées.

Dans l'hypothèse où le total des investissements réalisés entre la première année et l'année n dépasse 7% du montant du programme d'investissements prévu par le présent contrat, les charges d'investissements excédant ce plafond ne donnent pas lieu à une rémunération supplémentaire et sont à la charge d'Aéroports de Paris.

Le facteur d'ajustement investissement INV1(n) se décompose en deux parties :

$$INV_1(n) = INV_{1a}(n) + INV_{1b}(n)$$

a) Le facteur d'ajustement  $INV_{1a}(n)$ , qui s'applique annuellement, a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, les écarts éventuels de charges liées aux dépenses d'investissements supportées par Aéroports de Paris, en cas de baisse ou de hausse des dépenses initialement prévues et/ou de report des dépenses d'investissements.



Ce facteur couvre également les variations du taux d'impôt sur les sociétés, entendu comme l'impôt visé à l'article 205 du code général des impôts ainsi que de toutes contributions et impositions liées à cet impôt (ensemble, désigné "IS").

Il couvre 100% des écarts constatés par rapport aux charges de capital prévisionnelles présentées à l'annexe 11.

Il repose sur le calcul de la différence entre :

- la somme des amortissements et de la rémunération au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs régulés, fondée sur la valeur prévisionnelle des actifs pour la période tarifaire ;  
et
- la somme des amortissements et de la rémunération au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs régulés, fondée sur la valeur réelle des actifs.

Le facteur d'ajustement  $INV_{1a}(n)$  est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital et le résultat est versé au CAT.

L'intégration à 100% des écarts de charges de capital au CAT permet de compenser, par une minoration des tarifs des Redevances, l'abandon ou le report des dépenses d'investissements prévues.

Les modalités de calcul du facteur  $INV_{1a}(n)$  sont précisées à l'annexe 11.

b) Le facteur d'ajustement  $INV_{1b}$  a pour objet d'assurer la mise en place d'une régulation asymétrique au moyen d'un plafonnement des dépassements annuels cumulés des dépenses d'investissements fixé à 7% du montant total des dépenses prévisionnelles depuis l'entrée en vigueur du présent contrat.

En cas de dépassement de ce plafond, les charges de capital correspondantes sont déduites du CAT afin de plafonner l'augmentation tarifaire à laquelle aurait conduit l'ajustement  $INV_{1a}$ .

Le plafond de 7% est augmenté à proportion des charges liées aux dépenses d'investissements supportées par Aéroports de Paris résultant d'un changement de normes affectant ici de manière spécifique la société ou le secteur aéroportuaire ou d'une décision juridictionnelle ou administrative applicable à Aéroports de Paris.

Le facteur d'ajustement  $INV_{1b}(n)$  est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital et le résultat est versé au CAT.

Les modalités de calcul du facteur  $INV_{1b}(n)$  sont précisées à l'annexe 11.

B – Le facteur d'ajustement  $INV_2(n)$  a pour objet la maîtrise des délais de livraison de grands projets définis à l'annexe 3.

Il repose sur un système de malus selon un engagement de fin de travaux pour ces grands projets.

Le malus est égal aux charges capitalistiques liées aux dépenses d'investissements constatées pour ces projets, sur une période correspondant au nombre de trimestres de retard de chacun d'entre eux.

Ce malus étant estimé chaque année, il permet la prise en compte des retards dans la limite de huit (8) trimestres.

Le facteur d'ajustement  $INV_2(n)$  est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital et le résultat est versé au CAT.

Le malus ne s'applique pas lorsque le retard résulte d'une cause extérieure et hors du contrôle d'Aéroports de Paris.

Les modalités de calcul du facteur  $INV_2(n)$  sont précisées à l'annexe 11.

#### III.5.2.4 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de l'évolution du cadre juridique

Le facteur d'ajustement  $LEX(n)$  a pour objet de compenser les écarts de coûts d'exploitation en cas de changement de normes, de l'intervention d'une décision juridictionnelle ou d'une décision administrative applicable à Aéroports de Paris en toute matière, notamment :

- réglementation environnementale ;
- réglementation relative à la construction et aux établissements recevant du public ;
- règles relative aux missions d'intérêt général prises en charge par Aéroports de Paris ; ou
- réglementation fiscale, à l'exception des variations de l'IS qui sont prises en charge par le facteur  $INV_1(n)$ .

Au sens du présent article, on entend par changement de normes la modification, création ou suppression de toute norme (loi, décret, etc.) ou décision à caractère réglementaire émanant d'une autorité publique (en ce inclus la modification, création ou suppression d'une doctrine de l'administration fiscale), entrée en vigueur après la date d'entrée en vigueur du présent contrat et n'ayant pas fait l'objet d'une publication ou communication officielle, y compris sous forme de projet, avant cette date.

Le facteur  $LEX(n)$  couvre les écarts de coûts d'exploitation de tout changement de normes, décision juridictionnelle ou décision administrative dépassant cinq (5) millions d'euros.

Les écarts de coûts d'exploitation résultant d'un changement de norme, d'une décision juridictionnelle ou d'une décision administrative d'un montant inférieur à (5) millions d'euros ne sont pas pris en compte.

Lorsque ce seuil est atteint, le facteur  $LEX(n)$  couvre 100 % des écarts de coûts (surcoûts ou moindres coûts), dès le premier euro.

Les écarts de coûts d'exploitation du changement de normes, de la décision juridictionnelle ou de la décision administrative sont évalués par référence aux normes comptables françaises et, le cas échéant, par comparaison avec les hypothèses retenues dans le plan d'affaires prévisionnel figurant à l'annexe 9.

$$LEX(n) = \sum \text{écart de coûts } (n-2) * (1 + k)^2$$

Où :

- l'écart de coûts est calculé par rapport aux charges opérationnelles au sens de l'article 7 de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes ;
- $k$  est égal au coût moyen pondéré du capital.

Les éléments de calcul du facteur  $LEX(n)$ , en particulier le détail de chaque norme et décision, ainsi que les écarts de coûts d'exploitation correspondants, sont présentés chaque année aux usagers dans le cadre prévu au IV.1.

Dans l'hypothèse où un ou plusieurs changements de normes ou décisions juridictionnelles ou administratives entraînent seul ou ensemble une modification substantielle des conditions économiques du contrat, il est fait application des stipulations du V.1.

### III.6 Politique tarifaire

L'évolution annuelle des tarifs de chacune des Redevances est fixée par Aéroports de Paris dans le respect des stipulations du présent contrat, en particulier de celles applicables au taux d'évolution moyen des tarifs mentionné au III.4.2.

Dans les conditions prévues par le code des transports et le IV.1 du présent contrat, elle fait l'objet chaque année d'une consultation préalable au sein de la commission consultative économique compétente et d'un avis de celle-ci, et est soumise à l'homologation de l'Autorité de régulation des transports.

#### III.6.1 Structure de tarification

Dans le cadre du présent contrat, Aéroports de Paris prévoit en particulier de proposer à la consultation de la commission consultative économique :

- une réduction progressive de l'écart de tarif au sein de la redevance par passager entre le tarif applicable au faisceau "Métropole/Schengen" et le tarif applicable au faisceau "Autre international", pour accompagner la compétitivité des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Cette réduction progressive a pour objectif de passer d'un ratio actuel de 2,5 à 2 à horizon 2030, au bénéfice du faisceau "Autre international" ;
- un ajustement périodique des coefficients acoustiques applicables aux groupes 1 à 4, notamment pour accompagner l'amélioration des flottes d'un point de vue de la performance acoustique. L'écart tarifaire entre les aéronefs est augmenté progressivement, sur la durée du contrat, de telle sorte que les aéronefs relevant de groupes acoustiques 1 à 4 voient leurs coefficients acoustiques évoluer à la hausse, et les aéronefs relevant des groupes 5 et 6 voient leurs coefficients acoustiques sanctuarisés, conférant ainsi une visibilité à long terme aux différentes parties prenantes ;
- une intégration à la redevance de stationnement de la redevance pour mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs sur les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly (400 Hz et 50Hz).

La structure de la Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire (GTB') fait l'objet de l'annexe 8.

#### III.6.2 Modulations pour motif d'intérêt général

Sur la période couverte par le présent contrat, Aéroports de Paris met en place dès la première période tarifaire un système de modulations tarifaires pour motif d'intérêt général mentionné aux articles L. 6325-1, R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports.

Afin d'améliorer l'utilisation des infrastructures, une modulation des tarifs de la redevance par passager permettant de récompenser les compagnies aériennes présentant le meilleur taux de remplissage est introduite.

De plus, une modulation visant à réduire le tarif de la redevance par passager appliqué aux destinations situées dans les départements et régions d'outre-mer ainsi que les collectivités d'outre-mer est introduite, dans le but de l'aligner avec le tarif applicable au faisceau métropole.

Par ailleurs, sur la période couverte par le présent contrat, Aéroports de Paris met en œuvre, dans les conditions prévues par le code des transports, des modulations de redevances visant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement.

A ce titre, une modulation tarifaire de la redevance d'atterrissage pour motif environnemental basée sur les Nox et les particules est instaurée afin notamment de dégager une enveloppe récompensant l'usage de carburant d'aviation durable par les compagnies aériennes sur Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Quel que soit l'objectif visé par les modulations de redevances, toute création de modulation ou changement substantiel apporté à une modulation existante en cours de contrat fait l'objet d'une étude d'impact en application de l'article R. 6325-16 du code des transports, qui est présentée, préalablement à toute décision, à la commission consultative économique compétente.

Les modulations pour motif d'intérêt général font l'objet de l'annexe 7.

### **III.7 Compte de régularisation des charges et des produits de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite**

La redevance pour l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) est uniquement régie par le règlement européen n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

A ce titre, elle n'est pas au nombre des redevances prévues par l'article R. 6325-1 du code des transports, dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat de régulation économique. Elle n'est donc pas soumise au plafond d'évolution prévu au III.4.2.

Conformément aux dispositions du règlement européen n° 1107/2006 précité, le tarif de cette redevance couvre les coûts prévisionnels de l'activité d'assistance aux PHMR et sa facturation se fait sur la base du nombre de passagers embarqués.

Face au déficit structurel dont cette redevance fait l'objet, lié à l'augmentation plus rapide du nombre des prestations par rapport à son assiette de facturation, Aéroports de Paris met en place un compte de régularisation des charges et des produits de cette redevance.

Ce compte de régularisation a pour objectif de permettre d'assurer un équilibre sur cette redevance, dans le contexte d'imprévisibilité de la hausse du taux de prestations, via un rééquilibrage sur l'année suivante en cas de sur ou de sous-estimation de celui-ci.

La mise en œuvre chaque année de ce compte de régularisation est conditionnée à l'atteinte d'un objectif de performance dont l'indicateur est la maîtrise des coûts unitaires de sous-traitance par prestation, hors effet inflation et évolutions réglementaires postérieures à l'entrée en vigueur du présent contrat aux incidences majeures sur le coût des prestations liées à l'assistance.

Le montant du tarif de la redevance d'assistance aux PHMR sur la période tarifaire  $n$  est calculé sur la base de l'équilibre constaté des comptes de cette redevance sur l'année  $n-2$ , sous réserve du respect d'un objectif de coût unitaire de sous-traitance par prestation, de la manière suivante :

- si les comptes sont excédentaires en année  $n-2$ , le surplus est récupéré en étant intégré au calcul du tarif de la redevance pour la période tarifaire  $n$  ;
- si les comptes sont déficitaires en année  $n$ , le déficit est également intégré, de manière symétrique, au calcul du tarif de la redevance pour la période tarifaire  $n+2$ .

Les modalités de fonctionnement de ce compte de régularisation sont précisées à l'annexe 12.

## **IV. Modalités d'exécution du contrat**

### **IV.1 Consultation des usagers**

La commission consultative économique constitue l'instance privilégiée d'information et de consultation entre Aéroports de Paris et les usagers du service public aéroportuaire, en particulier s'agissant du suivi de la qualité de service, du programme d'investissements et de l'évolution des tarifs des Redevances. Aéroports de Paris réunit la commission consultative économique compétente au moins une fois par an.

En application de l'article R. 6325-18 du code des transports, Aéroports de Paris réunit la commission préalablement à chaque nouvelle période tarifaire. Sans préjudice d'obligations législatives ou réglementaires plus exigeantes, Aéroports de Paris fait parvenir au moins quatre (4) mois avant le début de chaque nouvelle période tarifaire le dossier préparatoire aux membres de la commission.

Aéroports de Paris transmet chaque année l'ensemble des éléments prévus par la réglementation. Elle transmet également à la commission consultative économique les éléments d'information et de consultation suivants :

- une note présentant l'état d'avancement du programme d'investissements en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat. Cette note met en évidence les éventuelles opérations non réalisées ou reportées, ainsi que les nouvelles opérations non prévues ou celles anticipées, par rapport au programme d'investissements présentés à l'annexe 3 ;
- les résultats des mesures, agrégés par semestre et par an, pour chaque indicateur mentionné au II.2.2 et II.2.3 ainsi que la justification des écarts par rapport aux objectifs ;
- une note détaillée justifiant l'ensemble des éléments de calcul du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en application du III.4.2.

### **IV.2 Auditabilité**

Aéroports de Paris s'engage à ce que l'ensemble des informations fournies à l'État, en application de dispositions légales ou réglementaires, dans le cadre de l'exécution du présent contrat ainsi que les méthodes employées pour les recueillir, puissent faire l'objet à tout moment de missions d'audit diligentées par l'État.

Aéroports de Paris est informée des décisions d'audit de l'État avec un préavis d'au moins un (1) mois. Elle reçoit communication des résultats obtenus.

Les audits sont effectués selon les modalités choisies par l'État et sont à sa charge.

### **IV.3 Hypothèse de non-homologation des tarifs**

En cas de non-homologation des tarifs des Redevances, Aéroports de Paris peut faire une nouvelle proposition, sans nouvelle consultation des usagers, dans les conditions prévues à l'article R. 6325-34 du code des transports.

Dans ce cas, d'une part, les tarifs de la période tarifaire précédente restent en vigueur jusqu'à l'homologation de nouveaux tarifs et, d'autre part, l'ouverture de la période tarifaire concernée est décalée en conséquence, sans que son terme ne soit changé.

La nouvelle proposition d'Aéroports de Paris peut prendre en compte le raccourcissement de cette période tarifaire de telle sorte à rétablir un produit prévisionnel équivalent à celui qui aurait résulté de l'application sur la durée initiale de la période tarifaire de tarifs conformes au présent contrat.

Dans ce cas, la grille tarifaire servant de référence pour le calcul du plafond d'évolution des tarifs des Redevances de la période tarifaire suivante ne tient pas compte de l'adaptation des tarifs effectifs induite par cette situation.

## V. Révision ou résiliation du contrat – Décision de poursuivre

### V.1 Révision du contrat

V.1.1 Lorsque l'une des conditions suivantes est réunie, les Parties conviennent de réviser le contrat suivant les modalités fixées au V.1.2 :

- (i) au cas où le revenu constaté des Redevances RC(n) dépasse trois années d'affilée le seuil de révision maximum (RRM(n)) ou reste trois années d'affilée en-deçà du seuil de révision minimum (RRm(n)). L'intervalle de révision est symétrique et est construit de la manière suivante :

$$\mathbf{RRM(n) = RP(n) \times RRMP(n)}$$

$$\mathbf{RRm(n) = RP(n) \times RRmP(n)}$$

Où RRmP(n) et RRMP(n) correspondent à l'écart en pourcentage entre le revenu prévisionnel RP(n) et respectivement aux RRM(n) et RRM(n). Ils ont les valeurs ci-dessous :

n	1	2	3	4	5	6	7	8
Période tarifaire	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
<b>RRMP(n)</b>	<b>2,0%</b>	<b>4,0%</b>	<b>6,0%</b>	<b>8,0%</b>	<b>8,0%</b>	<b>8,0%</b>	<b>8,0%</b>	<b>8,0%</b>
<b>RRmP(n)</b>	<b>-2,0%</b>	<b>-4,0%</b>	<b>-6,0%</b>	<b>-8,0%</b>	<b>-8,0%</b>	<b>-8,0%</b>	<b>-8,0%</b>	<b>-8,0%</b>

Les modalités d'atteinte des seuils de révision liés au trafic sont précisées à l'annexe 10.

- (ii) au cas où un changement de normes, tel que visé au second paragraphe du III.5.2.4, une décision juridictionnelle ou une décision administrative applicable à Aéroports de Paris, entraîne une modification substantielle des conditions économiques du contrat. On entend ici par modification substantielle :
  - a. une diminution des revenus de 5 % du chiffre d'affaires du périmètre régulé ; ou
  - b. une augmentation des coûts équivalente à 5 % du chiffre d'affaires du périmètre régulé,

constatée ou évaluée de manière prévisionnelle sur les coûts ou les revenus, sur une période de deux années cumulées à compter de l'entrée en vigueur du changement de normes ou de la décision.

- (iii) Au cas où des événements relevant de l'imprévision, telles que définie par la jurisprudence administrative, sont de nature à bouleverser l'économie du présent contrat. En tout état de cause, et sans préjudice d'autres situations caractérisant un bouleversement, constitue un bouleversement de l'économie du contrat, toute diminution, évaluée de manière prévisionnelle sur une période de deux ans, d'au moins 50 % du résultat opérationnel courant par rapport aux derniers résultats disponibles.

V.1.2 Dès lors que l'une des conditions prévues au V.1.1 est remplie, les Parties conviennent, à la demande de l'une d'elles, d'examiner de bonne foi les conséquences, notamment financières, de cette situation nouvelle et de rechercher un accord amiable pour réviser le contrat de manière à rétablir son équilibre, le cas échéant.

En cas d'accord amiable sur une révision dans un délai de deux (2) mois, et après saisine de la commission consultative économique pour avis, les Parties révisent le contrat.

A défaut d'accord amiable dans un délai de deux (2) mois suivant la demande de la Partie requérante, les Parties y mettent fin de manière anticipée. Dans ce cas, et sauf accord des Parties, les tarifs des redevances restent en vigueur jusqu'à la fin de la période tarifaire prévue par le contrat et il est fait application des stipulations du dernier alinéa du C du III.5.2.

## **V.2 Résiliation du contrat**

### *V.2.1 Résiliation de plein droit*

Le contrat est résilié de plein droit dans les cas visés au V.1.1 à défaut d'accord amiable sur les conditions de révision dans les conditions prévues au V.1.2.

### *V.2.2 Hausse du coût de la dette*

Compte tenu de l'ampleur du programme d'investissement au II.1, lorsque la valeur de l'obligation assimilable du Trésor (OAT) dix ans, constatée à la date de clôture du cours chaque jour en moyenne sur une période de trois (3) mois glissants, plus 92 points de base, dépasse la valeur du coût moyen pondéré du capital  $k$ , les Parties mettent fin au présent contrat de manière anticipée.

### *V.2.3 Evolution notable du taux d'inflation*

En cas d'évolution moyenne du taux d'inflation, mesurée par l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par la Banque de France, supérieure à 5 %, sur une période consécutive de deux (2) ans, Aéroports de Paris peut demander la résiliation anticipée du présent contrat.

### *V.2.4 Force majeure*

Si l'une des Parties invoque la survenance d'un événement relevant de la force majeure, elle le notifie sans délai par écrit à l'autre Partie afin de recueillir ses observations dans un délai d'un (1) mois suivant la notification.

La Partie qui invoque cet événement précise les justifications de sa décision et les effets de cet événement sur l'exécution du contrat.

Pour l'application de la présente clause, un événement de force majeure, tel que défini par la jurisprudence administrative, désigne tout événement irrésistible, imprévisible et extérieur aux Parties, rendant impossible l'exécution de tout ou partie du contrat, temporairement ou définitivement.

Au cas où un événement présentant les caractéristiques de la force majeure rend impossible pendant une période d'au moins deux (2) mois l'exécution du présent contrat, les Parties y mettent fin de manière anticipée.

### *V.2.5 Résiliation par accord entre les Parties*

En dehors des cas qui précèdent, le présent contrat peut être résilié à tout moment d'un commun accord des Parties.



#### *V.2.6 Conséquences de la résiliation sur les tarifs de Redevances applicables*

Dans tous les cas de résiliation listés ci-dessus, et sauf accord des Parties, les tarifs des redevances restent en vigueur jusqu'à la fin de la période tarifaire prévue par le contrat et il est fait application des stipulations du dernier alinéa du C du III.5.2.

### **V.3 Décision de poursuivre prévue à l'alinéa 5 de l'article L. 6325-2 du code des transports**

V.3.1 Conformément au cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports, au plus tard à la date du quatrième anniversaire de l'entrée en vigueur du présent contrat, Aéroports de Paris consulte les usagers sur la base d'un dossier comprenant :

- les évolutions du projet industriel ;
- les écarts observés sur les premières périodes tarifaires entièrement exécutées par rapport aux prévisions initiales du contrat et les ajustements réalisés en application des III.5.2 et III.7 ;
- les ajustements prévisibles sur les périodes tarifaires à venir en application du contrat ;
- la proposition d'Aéroports de Paris de poursuivre l'exécution du contrat ou de réviser le contrat.

V.3.2 Lorsque l'une des conditions suivantes est réunie, Aéroports de Paris examine de bonne foi les conséquences, notamment financières, de cette situation sur le contrat et présente aux usagers, dans les conditions prévues au V.3.1, un projet de révision de manière à rétablir son équilibre :

- dans les cas visés au V.1.1 ;
- au cas où les dépenses d'investissement cumulées du périmètre régulé n'atteindraient pas 70 % du montant mentionné à l'annexe 3, sauf si cette situation résulte des causes légitimes suivantes :
  - toutes injonctions administratives ou judiciaires de suspendre ou d'arrêter les travaux ;
  - les troubles résultant de cas de force majeure (notamment les crises sanitaires, politiques, économiques, climatiques, les actes terroristes) ;
  - la grève générale ou dans un secteur concerné par la réalisation des investissements prévus par le contrat qui empêche la réalisation des investissements ;
  - le retard dans l'obtention ou la non-obtention des actes, autorisations administratives et environnementales, licences et permis ;
  - les recours contre les actes, autorisations administratives et environnementales, licences et permis.

V.3.3 Dans un délai de deux (2) mois à compter de la consultation des usagers, Aéroports de Paris saisit l'Autorité de régulation des transports, sur la base du dossier visé au V.3.2 du présent article, amendé le cas échéant pour tenir compte de l'avis des usagers.

A défaut d'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports, les Parties mettent fin au présent contrat de manière anticipée. Dans ce cas, et sauf accord des Parties, les tarifs des redevances restent en vigueur jusqu'à la fin de la période tarifaire prévue par le contrat et il est fait application des stipulations du dernier alinéa du C du III.5.2.

## **VI. Stipulations diverses**

### **VI.1 Sanctions**

Dans le cas de l'application par Aéroports de Paris de tarifs de redevances non homologués, dans les conditions prévues à l'article R. 6325-34 du code des transports, la société est passible d'une sanction administrative prononcée par l'Autorité de régulation des transports en application de l'article L. 1264-7 du code des transports et dans les conditions définies dans ce même code.

### **VI.2 Transmission de notifications**

Les notifications d'Aéroports de Paris à l'État en application du présent contrat sont adressées à l'adresse suivante :

Direction générale de l'aviation civile / Direction du transport aérien - 50, rue Henry Farman - 75720 Paris Cedex 15.

### **VI.3 Publicité**

En application de l'article R. 6325-50 du code des transports, le présent contrat est rendu public par Aéroports de Paris.

Paris, le

Le président - directeur général  
d'Aéroports de Paris

Le ministre chargé de l'Aviation civile

## **ANNEXES**

- Annexe 1** Méthodes d'allocations des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités
- Annexe 2** Coût moyen pondéré du capital
- Annexe 3** Programme d'investissements prévisionnel du périmètre régulé sur la période du contrat
- Annexe 4** Définitions, objectifs et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service
- Annexe 5** Descriptif des redevances pour services rendus
- Annexe 6** Grille des tarifs de redevances à la date d'entrée en vigueur du contrat
- Annexe 7** Modulations tarifaires applicables à la date d'entrée en vigueur du contrat
- Annexe 8** Structure de la Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire
- Annexe 9** Plan d'affaires prévisionnel
- Annexe 10** Modalités de calcul du facteur TRAF
- Annexe 11** Modalités de calcul des facteurs INV1 et INV2
- Annexe 12** Modalités de fonctionnement du compte de régularisation des produits et des charges de la redevance d'assistance pour personnes handicapées et à mobilité réduite

## ANNEXE 1

### Méthodes d'allocations des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités

[Les méthodes d'allocations présentées ici sont susceptibles d'évoluer au vu des avis et décisions rendus par l'Autorité de régulation des transports en 2025 et 2026.]

#### Périmètre de la régulation

Périmètre	Sous-périmètre	Activités
Périmètre régulé	Caisse aéronautique	Activités aéronautiques hors prestations de sûreté et SSLIA <sup>1</sup>
	Prestations industrielles	Énergies (électricité, thermique, frigorifique), eau, déchets, usage des réseaux
	Locatif aéroportuaire	Mobilier ou immobilier loué en aérogare (comptoirs, bureaux et magasins, etc.)
	Parcs	Parcs de stationnement hors parkings des bureaux de l'immobilier de diversification
	Immobilier aéroportuaire	Gestion du parc immobilier hors aérogares dans les zones aéroportuaires
	Prestations diverses	Prestations diverses sur les aires aéronautiques, maisons de l'environnement, accès n°1, accueils et réceptions officiels, FCNA <sup>2</sup> , services DSN <sup>3</sup>
Périmètre non régulé	Commerces	Boutiques, restauration, location d'automobiles, services bancaires, publicité
	Immobilier de diversification	Bâtiments de bureaux, de commerces, d'hôtellerie, d'entrepôts et de logistique
	T2S <sup>4</sup>	Prestations liées à la sûreté et la sécurité aéroportuaire dont SSLIA
	TNSA <sup>5</sup>	Prestations liées à la taxe sur les nuisances sonores aériennes
	International et dev. aéroportuaire	Développement aéroportuaire et prises de participations à l'international
	Autres activités	Activités réalisées par des filiales ou des participations d'Aéroports de Paris, hors activités immobilières ou commerciales France et hors activités du segment IDA

<sup>1</sup> Service de Sauvetages et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs

<sup>2</sup> Fonds de Compensation des Nuisances Sonores Aériennes

<sup>3</sup> Direction des Services de la Navigation Aérienne (DGAC)

<sup>4</sup> Tarif de sûreté et sécurité de la taxe sur le transport aérien de passagers

<sup>5</sup> Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

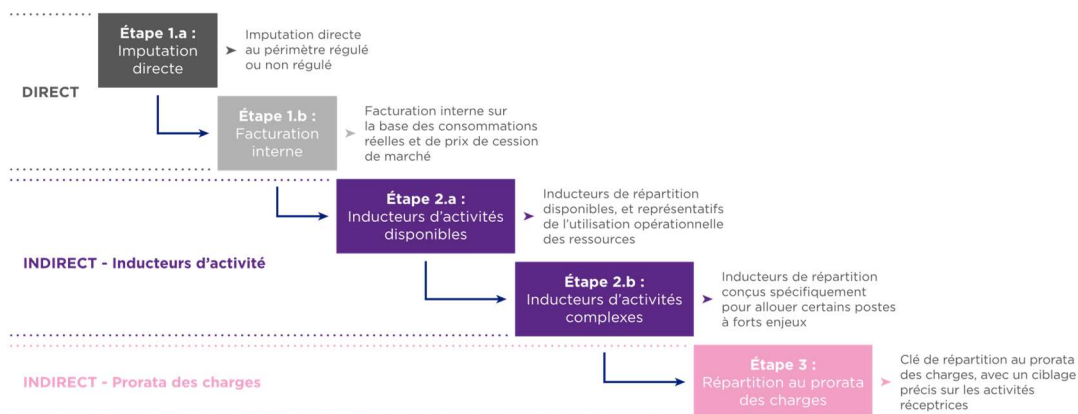
Les règles d'allocations présentées dans cette section tiennent compte des évolutions présentées aux usagers dans le cadre de la commission consultative économique dans le cadre de la proposition pour la période tarifaire 2026.

Les chiffres présentés tout au long de cette section correspondent à l'application de ces règles d'allocations sur les données de l'exercice comptable 2024 (ci-après "2024 proforma").

#### Principes de répartition

Les principes de répartition d'Aéroports de Paris sont conformes aux décisions n°2022-025 et 2022026 de l'Autorité de régulation des transports relatives aux règles d'allocation des produits des actifs et des charges.

Le modèle analytique retenu par Aéroports de Paris privilégie l'imputation directe, à chaque fois que cela est possible. Lorsqu'une imputation directe n'est pas possible, les alternatives d'allocation retenues sont l'imputation indirecte à travers des inducteurs d'activité ou, en dernier recours la répartition au prorata de charges.



## Allocation des produits

Les produits opérationnels du périmètre régulé s'élèvent à 2 368 M€, dont 2 345 M€ sont imputés directement (99%), par le biais d'imputations en direct ou de facturations internes.

Désignation	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
Redevances principales	100%	1 236
Redevances spécialisées	100%	268
Recettes locatives aéronautiques - Clients externes	100%	295
Parcs et accès	100%	181
Prestations industrielles - Clients externes	100%	63
Production immobilisée - Imputation directe	100%	33
Autres produits	100%	40
<b>Total - Imputation directe</b>	<b>100%</b>	<b>2 115</b>
Prestations industrielles - Clients internes	100%	172
Recettes locatives aéronautiques - Clients internes	100%	59
<b>Total - Facturation interne</b>	<b>100%</b>	<b>230</b>
Production immobilisée - Répartition	74%	21
Autres produits - Répartition	67%	1
<b>Total - Répartis</b>	<b>73%</b>	<b>22</b>
<b>TOTAL Produits - Régulé</b>	<b>-</b>	<b>2 368</b>

■ Imputation directe ■ Facturation interne ■ Inducteurs d'activités ■ Prorata des charges ■ Divers

## Allocation des charges

Les charges opérationnelles du périmètre régulé s'élèvent à 2 034 M€, dont 926 M€ sont imputées directement (46 %) et 1 107 M€ indirectement (54 %), dont 489 M€ correspondent à des infrastructures communes aéroports.

### Allocation de charges : allocation directe

Désignation	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
<b>Redevance atterrissage</b> : charges directes relatives à l'exploitation et l'entretien des pistes et voies de circulation avions	100%	96
<b>Redevance stationnement</b> : charges directes relatives à l'exploitation et l'entretien des postes de stationnement avion et des passerelles télescopiques	100%	55
<b>Redevances banque d'enregistrement et bagage en correspondance</b> : charges directes relatives à l'exploitation et l'entretien des trieurs bagages et des banques d'enregistrement	100%	169
<b>Redevance passager</b> : charges directes relatives à l'accueil et l'information des passagers en aéroport, incluant les installations de contrôles aux frontières	100%	127
<b>Redevance PHMR</b> : charges directes relatives à la prise en charge des Personnes en Situation de Handicap (PSH)	100%	91

<b>Prestations industrielles</b> : charges directes relatives aux réseaux de distribution d'électricité, à la production et distribution d'eau chaude de chauffage, d'eau glacée pour la climatisation, d'eau potable, ainsi qu'au traitement des déchets	100%	126
<b>Parcs</b> : charges directes relatives à l'exploitation et l'entretien des parcs de stationnement et des déposes minute	100%	51
<b>Diverses activités du périmètre régulé</b> : charges directes relatives à diverses activités du périmètre régulé, principalement : immobilier aéronautique, locatif aéroportuaire, dégivrage avion, prestations facturées à la DSNA <sup>1</sup> , maisons de l'environnement, accueils officiels, redevance 400Hz et 50H	100%	104
<b>Taxes locales directement allouées sur les activités finales</b> : taxe foncière, taxe sur les bureaux, taxe sur les stationnements	100%	27
<b>Consommations valorisées à travers le processus de facturation interne</b> : consommations internes d'énergies, loyers internes, heures de maintenance et de suivi de projets	100%	82
<b>TOTAL Charges directes - Régulé</b>	<b>100%</b>	<b>926</b>

Imputation directe
  Facturation interne
  Inducteurs d'activités
  Prorata des charges
  Divers

### Allocation de charges : allocation indirecte (hors infrastructures communes aérogares)

Catégorie	Désignation	Règle de répartition	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
Infrastructures communes accès	Accès routiers généraux, accès aux aérogares	Prorata des usages routiers <sup>2</sup>	74%	61
	CDGVal	Prorata des usages du CDGVal <sup>3</sup>	77%	
	Navettes de bus en zone publique	Prorata des arrêts des navettes <sup>4</sup>	100%	
	Navettes de bus en zone réservée	Prorata du trafic passagers	100%	
Infrastructures communes utilités	Systèmes de Traitement des Eaux Pluviales (STEP)	Prorata des surfaces imperméabilisées	92%	28
	Centrales Thermiques, Frigorifiques et Electriques (CTFE)	Prorata des surfaces des activités concernées	100%	
	Galeries techniques	Prorata des mètres linéaires de câbles	100%	
	Infrastructures communes électriques	Prorata des puissances électriques	100%	
Fonctions supports transverses	Frais de siège : direction générale, finances, comptabilité, achats, juridique, communication, direction des systèmes d'informations, direction clients, développement durable	Prorata des charges tout ADP <sup>5</sup>	75%	237
	Fonctions supports opérationnelles : staff des directions opérationnelles des directions de CDG, ORY, LBG, puis de la direction de l'Immobilier	Prorata des charges au sein de chacune des directions	71%	
	Autres fonctions supports transverses	Divers	55%	
Fonctions opérationnelles transverses	Viabilité hivernale : déneigement et déverglacage des pistes, voies de circulation et aires de stationnement avions	Prorata des surfaces aéronautiques	100%	123
	Airport Operations Center (APOC) : supervision et coordination centralisée de l'activité aéroportuaire	Prorata des charges des activités concernées	93%	
	Effectifs d'exploitation en aérogare et côté pistes	Prorata du temps estimé sur les différentes activités	97%	
	Autres fonctions opérationnelles transverses	Divers	97%	

<sup>1</sup> Direction des Services de la Navigation Aérienne (DGAC).

<sup>2</sup> Clé construite en deux étapes. Une première étape quantifie les déplacements des passagers et des employés. Une seconde étape s'attache ensuite à répartir ces déplacements d'un côté des passagers et, de l'autre des employés, vers les activités finales, sur la base des surfaces occupées.

<sup>3</sup> Clé construite sur la base d'une enquête, quantifiant les flux et les profils des usagers.

<sup>4</sup> La clé au prorata des arrêts se répartit sur les aérogares et les parkings. Le montant alloué aux aérogares se lit dans la rubrique des "infrastructures communes aérogares" ; seule la quote-part allouée aux parkings apparaît dans le présent tableau.

<sup>5</sup> Certaines fonctions support ne se déversent pas sur la T2S et la TNSA, conformément à la réglementation en vigueur.

Services informatiques	Informatique aéroportuaire : système d'affectation des avions à leur stationnement, affichage des vols en aérogare, wifi public, applicatifs dédiés à la gestion des bagages, digital, ...	Prorata des charges des activités concernées	83%	42
	Services informatiques transverses : réseaux informatiques, data center, cloud, cybersécurité, ...	Prorata des charges tout ADP	74%	
	Autres services informatiques	Divers	21%	
Autres	Taxe sur l'Exploitation des Infrastructures de Transport de Longue Distance (TEITLD)	Prorata du chiffre d'affaires externe (hors T2S, TNSA et Service Médical d'Urgence)	72%	127
	Infrastructures communes immobilières : accès routiers dédiés, espaces verts et éclairage public dans les zones immobilières	Prorata des surfaces au sein de chaque zone immobilière	27%	
	Autres coûts transverses répartis	Divers	59%	
TOTAL Charges indirectes hors aérogare - Régulé			75%	618

■ Imputation directe ■ Facturation interne ■ Inducteurs d'activités ■ Prorata des charges ■ Divers

## Allocation de charges : allocation indirecte (infrastructures communes aérogares)

Les étapes d'élaboration des clés surfaciques en aérogares sont présentées ci-après :

**Étape 1 :** allocation analytique dans le Système d'Information Géographique (SIG) d'Aéroports de Paris de chaque surface en aérogare en fonction de son usage.

Activité	Usage principal des surfaces
Passagers	Halls publics et process départs (hors zones de walkthrough (*) et trottoirs virtuels (**)), embarquement, contrôles passagers, arrivées/correspondances, tri-bagages, liaisons inter bâtiments, aérogare de secours
Comptoirs	Process enregistrement
Locatif	Locatif aérogare (bureaux, vestiaires, réserves, salons, etc.)
Commerces	Commerces, zones de walkthrough (*), trottoirs virtuels (**)
Locaux techniques	Locaux techniques, terrasses inaccessibles, etc.

\* Les surfaces « walkthrough » ont été définies de la manière suivante : « Zone, éminemment commerciale, située en zone réservée (critère 1), avec des commerces de chaque côté (critère 2) et qui répond à l'un ou l'autre des critères suivants :

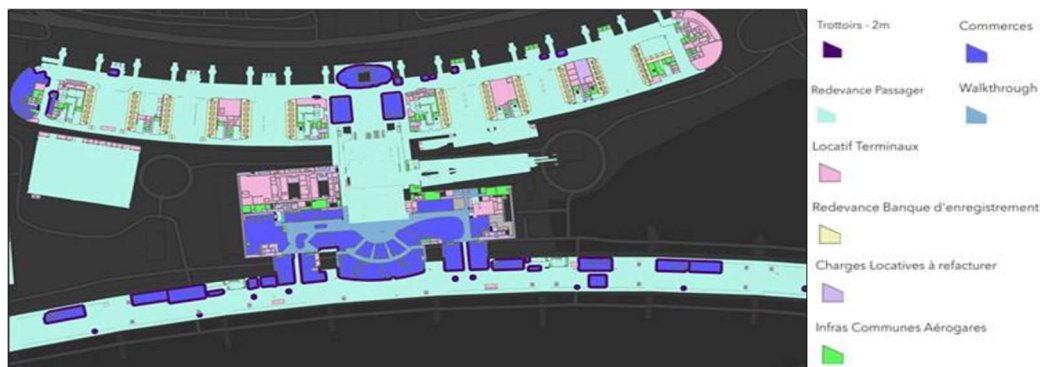
- Elle est incontournable dans le flux passager et a comme incidence un allongement des temps de parcours passager (critère 3a),
- Elle est isolée du parcours passager, avec une forte concentration de commerces (critère 3b). »

\*\* Les trottoirs virtuels correspondent à une zone de 2 mètres définie devant les commerces.

Est présentée ci-dessous une représentation graphique illustrant les affectations des surfaces par usage des surfaces du niveau départ du Terminal 2E hall K :



Cette vision sur la base des différents usages doit ensuite être complétée par la segmentation des surfaces selon la comptabilité analytique, particulièrement les surfaces affectées à l'activité commerciale (notamment les zones de walkthrough, y-compris les circulations intérieures afférentes, et zone d'attraction des commerces, illustrées par un "trottoir virtuel" d'une largeur de 2 mètres entourant chaque local commercial). La représentation graphique ci-dessous illustre cette segmentation pour le niveau départ du Terminal 2E hall K :





**Étape 2 :** à partir de ces éléments extraits du SIG, des clés surfaciques simples ou pondérées sont déterminées en fonction des postes de charges à répartir<sup>1</sup> :

- Thermique : clé pondérée basée sur les volumes, avec une exclusion des surfaces du tri bagage et des surfaces du locatif vacant des surfaces réceptrices ;
- Frigorifique : clé pondérée basée sur les volumes, avec une exclusion des surfaces du locatif vacant des surfaces réceptrices ;
- Électricité : clé pondérée basée sur les consommations moyennes par m<sup>2</sup> par type de zones, avec une exclusion des surfaces du tri bagage et du locatif vacant des surfaces réceptrices ;
- Amortissements et base d'actifs : clé pondérée tenant compte du poids relatif des différents corps d'état composant une aérogare (référence Orly 3), auxquels sont adossées les pondérations correspondantes (clé volumique, électricité, ou surfacique simple) ;
- Nettoyage : clé pondérée basée sur la fréquence de nettoyage, avec une exclusion des surfaces du tri bagage et du locatif vacant des surfaces réceptrices ;
- Taxe foncière : clé pondérée, permettant de prendre en compte les particularités des impôts C (commercial) et U (industriel) ;
- Autres charges : clés surfaciques simples, avec une exclusion de certaines surfaces réceptrices pour la répartition du gardiennage, de l'eau froide, des taxes sur les bureaux, taxes sur les surfaces de stationnement, de la cotisation foncière des entreprises.

Une synthèse des clés surfaciques simples et pondérées par poste de charges à répartir en aérogares est présentée ci-après, sur la base des surfaces 2024 :

Périmètre		Surface (m2)	%	THERMIQUE		FRIGORIFIQUE		ELECTRICITE		AMORTISSEMENTS & BASE D'ACTIFS		NETTOYAGE		TAXE FONCIERE		AUTRES
				Coef.	%	Coef.	%	Coef.	%	Coef.	%	Coef.	%	Coef.	%	%
Redevance passager (A)	R	587 486	42%	1,99	62%	1,91	51%	1,50	64%	1,70	51%	7,66	88%	1,00	37%	42%
Redevance passager (B)	R	222 212	16%	-	0%	1,63	16%	-	0%	1,40	16%	-	0%	1,00	14%	16%
Redevances banques	R	11 997	1%	3,17	2%	2,98	2%	1,64	1%	2,53	2%	7,66	2%	-	0%	1%
Locatif interne	R	87 093	6%	1,00	5%	1,00	4%	1,00	6%	1,00	4%	1,00	2%	1,00	6%	6%
Locatif externe & comtoirs	R	163 374	12%	1,00	9%	1,00	7%	0,44	6%	1,00	8%	-	0%	0,82	8%	12%
Locatif vacant	R	87 280	6%	-	0%	-	0%	-	0%	1,00	4%	-	0%	1,00	6%	6%
Zone commune locatif	R	126 796	9%	0,95	7%	0,94	6%	0,99	9%	-	0%	1,00	2%	1,00	8%	9%
Commerces	N-R	77 877	6%	2,83	11%	2,71	10%	0,88	5%	2,54	10%	-	0%	3,78	19%	6%
Accès commerces (trottoirs & Walkthroughs)	N-R	39 136	3%	2,26	5%	2,26	4%	2,70	8%	2,17	4%	7,66	6%	1,00	2%	3%
Technique et terrasses	exclu	393 592	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1 796 843	100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%	100%

(A) surfaces accessibles aux passagers

(B) surfaces tri bagages

L'application de ces clés surfaciques permet alors d'allouer les différents postes de charges en aérogares de la manière suivante :

Désignation	Règle de répartition	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
Aérogares - Dotations aux amortissements	Prorata des surfaces pondérées	86%	114
Aérogares - Service Sécurité Incendie et Assistance aux Personnes (SSIAP), Service Médical d'Urgence (SMU) et maintenance	Prorata des surfaces non pondérées	91%	96

<sup>1</sup> Hauteurs normatives retenues, pour l'ensemble des clés basées sur les volumes : 8 mètres pour les commerces et halls publics, 6 mètres pour les salles d'embarquement, 4 mètres pour les salles de livraison bagages, tri bagages, zones de contrôles des passagers, et 2,50 mètres pour le locatif.

Aérogares - Impôts et taxes	Prorata des surfaces pondérées ou non pondérées	82%	55
Aérogares - Nettoyage	Prorata des surfaces pondérées	97%	57
Aérogares - Electricité	Prorata des surfaces pondérées	86%	44
Aérogares - Thermique	Prorata des surfaces pondérées	82%	12
Aérogares - Frigorifique	Prorata des surfaces pondérées	86%	20
Aérogares - Charges locatives	Prorata des surfaces non pondérées	100%	32
Aérogares - Gardiennage	Prorata des surfaces non pondérées	84%	9
Aérogares - Eau froide	Prorata des surfaces non pondérées	88%	4
Aérogares - Autres charges	Prorata des surfaces non pondérées	91%	46
<b>TOTAL Charges indirectes aérogares - Régulé</b>	<b>-</b>	<b>89%</b>	<b>489</b>

Imputation directe
  Facturation interne
  Inducteurs d'activités
  Prorata des charges
  Divers

## Allocation des actifs immobilisés

La valeur des actifs immobilisés du périmètre régulé s'élève à 6 278 M€, dont 3 478 M€ sont imputées directement (55 %) et 2 800 M€ indirectement (45 %).

### Allocation des actifs immobilisés : allocation directe

Désignation	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
<b>Redevance atterrissage</b> : pistes et voies de circulation avions	100%	761
<b>Redevance stationnement</b> : postes de stationnement avion et passerelles télescopiques	100%	421
<b>Redevance passager</b> : salles d'embarquement, aménagement zones contrôle aux frontières, PARAFES, salles de livraison bagages, circuits correspondances	100%	569
<b>Redevances banques d'enregistrement et bagages en correspondance</b> : trieurs bagages et banques d'enregistrement	100%	420
<b>Parcs de stationnement et déposes minute</b>	100%	422
<b>Prestations industrielles</b> : réseau de distribution d'électricité, production et distribution d'eau chaude de chauffage, d'eau glacée pour la climatisation, d'eau potable	100%	263
<b>Locatif aéroportuaire</b> : bureaux, vestiaires, réserves et comptoirs en aérogares, aires à matériels	100%	156
<b>Immobilier aéronautique</b> : hangars de maintenance côté pistes, bâtiments et terrains nus pour les activités de cargo connectés pistes, aires avions privatives	100%	321
Actifs relatifs à <b>diverses activités du périmètre régulé</b> , principalement : dégivrage avion, redevance 400Hz et 50Hz, accueils officiels	100%	145
<b>TOTAL Actifs Direct - Régulé</b>	<b>100%</b>	<b>3 478</b>

Imputation directe
  Facturation interne
  Inducteurs d'activités
  Prorata des charges
  Divers

### Allocation des actifs immobilisés : allocation indirecte

Catégorie	Désignation	Règle de répartition	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
<b>Infrastructures communes aérogares</b>	<b>Infrastructures communes aérogares</b> : construction ou extension de Terminaux, travaux en zones techniques, réaménagements en hall public, blocs sanitaires, ascenseurs, escalators	Prorata des surfaces pondérées	85%	2 039
<b>Infrastructures communes accès</b>	<b>Accès routiers généraux, accès aux aérogares</b>	Prorata des usages routiers	75%	304
	CDGVal	Prorata des usages du CDGVal	77%	
<b>Infrastructures communes utilités</b>	<b>Systèmes de Traitement des Eaux Pluviales (STEP)</b>	Prorata des surfaces imperméabilisées	95%	161
	<b>Centrales Thermiques, Frigorifiques et Electriques (CTFE)</b>	Prorata des surfaces des activités concernées	100%	
	<b>Galeries techniques</b>	Prorata des mètres linéaires de câbles	100%	
	<b>Infrastructures communes électriques</b>	Prorata des puissances électriques	100%	

Fonctions opérationnelles transverses	Viabilité hivernale : engins de déneigement et de déverglaçage des pistes, voies de circulation et aires de stationnement avions	Prorata des surfaces aéronautiques	100%	82
	Autres fonctions opérationnelles transverses	Divers	94%	
Fonctions supports transverses	Fonctions supports transverses	Divers	64%	35
Services informatiques	Informatique aéroportuaire : système d'affectation des avions à leur stationnement, affichage des vols en aérogare, wifi public, applicatifs dédiés à la gestion des bagages, digital, ...	Prorata des charges des activités concernées	93%	80
	Autres infrastructures informatiques : réseaux informatiques, data center, cloud, cybersécurité, ...	Prorata des charges tout ADP <sup>1</sup>	75%	
Autres	Infrastructures communes immobilières : accès routiers dédiés, espaces verts et éclairage public dans les zones immobilières	Prorata des surfaces au sein de chaque zone immobilière	30%	99
	Autres actifs transverses répartis	-	98%	
TOTAL Actifs Indirect - Régulé			81%	2 800

■ Imputation directe   ■ Facturation interne   ■ Inducteurs d'activités   ■ Prorata des charges   ■ Divers

## Allocation du besoin en fonds de roulement (BFR)

Le périmètre comptable du besoin en fonds de roulement retenu pour l'élaboration des comptes régulés comprend : les comptes d'avances et acomptes versés, les comptes de stocks et d'études, les créances clients et comptes rattachés, les autres créances, les comptes de débiteurs divers, les comptes de régularisation de l'actif, les avances et acomptes reçus, les fournisseurs et comptes rattachés, les dettes fiscales et sociales, les dettes sur immobilisations et comptes rattachés, les comptes de créditeurs divers, les autres dettes et les comptes de régularisation du passif de la société Aéroports de Paris SA, à l'exception des créances et dettes de TVA et d'impôt sur les sociétés, qui sont rattachables aux activités de siège transverses à l'entreprise, et à l'exception des comptes courants des filiales du Groupe.

La production du besoin en fonds de roulement régulé est basée sur l'application de règles de répartition à chacun des comptes du besoin en fonds de roulement.

Catégorie	Désignation	Règle de répartition	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
ACTIF	Stocks	Prorata des achats stockés	81%	11
	Créances d'exploitation/ventes (hors T2S)	Prorata du chiffre d'affaires externe (sauf T2S)	72%	332
	Débiteurs divers (Subventions invest / Subventions exploit.)	Prorata des subventions de la base d'actifs et des consommations intermédiaires	70%	22
	Provisions sur créances	Prorata du chiffre d'affaires externe (sauf T2S)	72%	-24
	Charges constatées d'avance (autres)	Prorata des consommations intermédiaires	67%	20
	Charges constatées d'avance (assurances)	Prorata de la répartition des assurances resp. civile & dommages	63%	9
	Autres	-	70%	10
PASSIF	Dettes fournisseurs	Prorata des consommations intermédiaires	67%	-292
	Dettes sur immobilisations	Prorata de la production immobilisée	76%	-156
	Dettes fiscales et sociales	Prorata des frais de personnel direct	73%	-180
	Produits constatés d'avance	Prorata des recettes locatives	72%	-128
	Autres	-	24%	-13
BFR	TOTAL BFR - Régulé		72%	-389

■ Imputation directe   ■ Facturation interne   ■ Inducteurs d'activités   ■ Prorata des charges   ■ Divers

<sup>1</sup> Certaines fonctions support ne se déversent pas sur la T2S et la TNSA, conformément à la réglementation en vigueur.

## ANNEXE 2

### Coût moyen pondéré du capital

Les bornes basse et haute de la fourchette du CMPC sont calculées selon la formule ci-dessous.

Formule du CMPC	Composantes	Borne basse	Borne haute
$  \begin{aligned}  & \textbf{CMPC} \\  & = \\  & k_{CP} * \frac{V_{CP}}{V_{CP} + V_D} \\  & + \\  & k_D * (1 - IS) \\  & * \frac{V_D}{V_{CP} + V_D}  \end{aligned}  $	$r_f = \text{taux de l'argent sans risque}$	3,4%	3,4%
	$IS = \text{taux d'imposition en vigueur}$	25,83%	25,83%
	$\frac{V_D}{V_{CP} + V_D} = \text{levier}$	40%	30%
	$r_f - r_f$ = prime de risque de marché	4,6%	4,6%
	$k_d = \text{coût de la dette avant impôts}$	4,3%	4,3%
	Prime de dette	92	92
	$\beta_{AE} = \text{Bêta de l'actif économique}$	0,59	0,61
	<b>Fourchette de CMPC</b>	<b>5,7%</b>	<b>5,9%</b>

Les critères qualitatifs définis par les lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital (CMPC) des périmètres régulés des aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports (décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023), permettent de positionner le CMPC dans la moitié haute de la fourchette haute.

**Le CMPC d'Aéroports de Paris pour le CRE s'établit donc à 5,9% sur la période du contrat.**

En conformité avec la réglementation, le CMPC correspond au coût du capital après impôts (notamment après impôt sur les sociétés).

## ANNEXE 3

### Programme d'investissements prévisionnel du périmètre régulé sur la période du contrat

#### Programme d'investissements prévisionnel sur la période du contrat, en euros 2025.

Année	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	1	2	3	4	5	6	7	8
Période	1 <sup>er</sup> janvier 2027 au 31 décembre 2027	1 <sup>er</sup> janvier 2028 au 31 décembre 2028	1 <sup>er</sup> janvier 2029 au 31 décembre 2029	1 <sup>er</sup> janvier 2030 au 31 décembre 2030	1 <sup>er</sup> janvier 2031 au 31 décembre 2031	1 <sup>er</sup> janvier 2032 au 31 décembre 2032	1 <sup>er</sup> janvier 2033 au 31 décembre 2033	1 <sup>er</sup> janvier 2034 au 31 décembre 2034
Dépenses prévisionnelles (en millions d'€)	1 016	1 088	1 071	1 254	1 102	1 022	1 001	885

#### Programme d'investissements prévisionnel par macro-enjeux

En millions d'euros 2025 - yc. frais sur projet	2027-2034	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Capacités côté terminal	2 141	300	280	249	329	289	237	249	208
Capacités côté piste	1 585	206	271	236	304	128	178	174	87
Capacités bagages	675	38	47	90	122	78	65	118	117
Parcours passagers en aérogare	1 774	250	217	220	240	327	284	124	111
Amélioration des espaces et des circuits passagers	485	108	53	46	41	77	73	40	47
Mobilité en zone réservée	1 289	142	164	174	200	250	211	84	64
Accès et intermodalité	1 026	87	110	128	127	174	146	139	114
Accès routiers et transports en commun	287	31	32	39	42	47	43	31	22
Pôles d'accueil et parcs de stationnement	385	30	48	58	57	82	50	38	21
Mobilité en zone publique	354	26	30	31	28	45	53	69	71
Accompagnement des activités aéronautiques	997	134	162	148	132	106	106	98	111
Immobilier d'accompagnement	270	40	67	55	35	19	20	17	17
Production énergie et gestion des eaux	436	57	59	57	62	51	49	44	57
Systèmes d'informations	291	37	36	36	36	36	36	37	37
Préparation du prochain CRE	241	-	-	-	-	-	7	97	137
TOTAL	8439	1016	1088	1071	1254	1102	1022	1001	885

## Liste des grands projets prévus sur la période du contrat

*[Les dates de livraison prévisionnelles seront actualisées lors de la mise au point du contrat pour tenir compte des estimations les plus fiables]*

Projets	Date de livraison prévisionnelle
CDG – Réhabilitation de la piste 2	31 décembre 2027
CDG – Satellite à l'Est – Phase 1 – Mise au contact des aires "AGEN"	31 décembre 2030
CDG – Extension du train automatique LISA	31 décembre 2030
CDG – Terminal 1 – Création d'une zone de contrôle aux frontières sous la voie alpha	31 décembre 2030
CDG – Terminal 3 – Densification et extension	31 décembre 2030
CDG – Train de correspondance	31 décembre 2032
CDG – Réhabilitation de la piste 3	31 décembre 2033
CDG – Satellite à l'Est - Phase 2 – Extension du satellite international	31 décembre 2034
ORY – Fusion des halls 1A et 1B	31 décembre 2031
ORY – Orly 2 et 3 – Création d'un nouveau satellite à l'Ouest	31 décembre 2034

*NB : le malus applicable en cas de retard pour les deux projets dont la date de livraison prévisionnelle est fixée au 31 décembre 2034 pourra s'appliquer sur des périodes tarifaires ultérieures au contrat selon des modalités à déterminer.*

## ANNEXE 4

### Définitions, objectifs et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service

#### INDICATEURS DE DISPONIBILITE

##### 1. Champ couvert par les indicateurs de disponibilité des équipements

###### 1.1 Electromécaniques (DEE) - A1

Les différents types d'équipements électromécaniques sont les suivants :

- Les ascenseurs situés sur le parcours passagers, y compris les plateformes pour personnes en situation de handicap ;
- Les monte-charges constituant un élément du parcours du passager ou de son bagage ;
- Les tapis et trottoirs roulants ;
- Les escaliers mécaniques.

Les équipements concernés sont ceux des aéroports destinées aux passagers des plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Pour des raisons d'homogénéité de traitement, les équipements électromécaniques de la gare SNCF de Roissy-Charles de Gaulle et de la gare TGV, les ascenseurs du Module d'Echanges à Paris-Charles de Gaulle et les ascenseurs et escaliers mécaniques des gares d'Orlyval à Orly 4 et Orly 1/2 et de CDGVal à CDG ne sont pas pris en compte dans le périmètre.

###### a. Tapis de livraison bagages (DTB) - A2

Les tapis de livraison bagages concernés sont ceux qui sont mis à disposition pour les passagers à l'arrivée, sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

###### b. Passerelles télescopiques (DPT) - A3

Les équipements concernés sont les passerelles télescopiques des aéroports destinées aux passagers des plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

###### c. Fourniture électrique 400Hz - A4

Les équipements concernés sont l'ensemble des équipements de fourniture électrique 400Hz et 50 Hz mis à disposition sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

###### d. Mires de guidage - A5

Les équipements concernés sont les mires de guidage mises à disposition sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

###### e. PCA (DCA) - A6

Les équipements concernés sont les postes de conditionnement d'air (PCA) mis à disposition sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

###### f. Bornes libre-service (BLS) - A7

L'ensemble des bornes libre-service en *common use*.

Les équipements concernés sont ceux des aéroports destinées aux passagers des plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Ces équipements sont destinés à réaliser le processus d'enregistrement en *two step* au sein des terminaux.

### **g. Déposes bagages automatiques (DBA) - A8**

L'ensemble des déposes bagages automatiques sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Ces équipements sont destinés à réaliser le process d'enregistrement en two step au sein des terminaux.

La liste globale des équipements retenus, ceux pris en compte et non pris en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance de 30 jours), est établie et archivée chaque mois. Les nouveaux équipements sont pris en compte à l'issue d'une période de Vérification en Service Régulier de trois mois suivant leur mise en service.

## **2. Modalité de mesure pour le calcul des indicateurs de disponibilité des équipements**

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif de fonctionnement pondéré et le temps théorique de fonctionnement pondéré. Ces mesures de temps prennent en compte avec une pondération double les heures qualifiées d'heures de pointe. Ces heures de pointe, propres à chaque terminal, sont définies dans le tableau ci-dessous ; leur identification, telle qu'applicable au 1<sup>er</sup> juillet 2027, figure ci-après. En cas d'évolution significative, au cours du contrat de régulation économique, de la structure de trafic d'un terminal, ou en cas d'ouverture d'un nouveau terminal, l'identification des heures de pointe peut être modifiée sur proposition d'Aéroports de Paris.

### Temps théorique de fonctionnement pondéré :

Le temps théorique de fonctionnement pondéré des équipements est calculé, pour chaque terminal, à partir d'une amplitude horaire de 17 heures (6h/23h) pour Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, au sein de laquelle des créneaux horaires de pointes sont pondérés par un coefficient 2 ; voir tableau ci-dessous.

### Temps effectif de fonctionnement pondéré :

Le temps effectif de fonctionnement pondéré des équipements est égal au temps théorique de fonctionnement pondéré, minoré des temps d'arrêt suivants, où un temps d'arrêt (ou la partie du temps d'arrêt) en horaire de pointe est pondéré par un coefficient 2 et pour lesquels la responsabilité d'Aéroports de Paris est engagée :

- Les temps d'arrêt (état de panne) liés à toute défaillance primaire (cause intrinsèque) de l'équipement,
- Les temps d'arrêt programmés pour maintenance préventive,
- Les temps d'arrêt pour des travaux n'ayant pas fait l'objet d'une programmation d'au moins 30 jours à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai.

Concernant les indicateurs A7 et A8, les autres causes pouvant rendre inopérants les bornes en libre service ou les déposes bagages automatiques sont exclues du calcul, et notamment, s'agissant des BLS, les temps d'arrêt causés par une défaillance de DCS de la compagnie aérienne utilisatrice et s'agissant des DBA, les temps d'arrêt causés par une défaillance de la banque d'enregistrement.

Les indicateurs sont présentés deux fois, avec une vision "standard", couvrant l'ensemble de la période étudiée et une vision "jours rouges", qui se focalise sur les jours de pointe de trafic. On considère une journée rouge lorsque le nombre de passagers accueillis à l'arrivée et au départ est supérieur à 200 000 passagers à Paris-Charles de Gaulle et à 100 000 passagers à Paris-Orly.



### 3. Définition des indicateurs de disponibilité des équipements

*Disponibilité*

$$= Nb \text{ équipements } \times \frac{(\sum Tft_{6h-23h} + \sum Tft_{Pondérée}) - (\sum Ta_{6h-23h} + \sum Ta_{Pondérée})}{(\sum Tft_{6h-2} + \sum Tft_{Pondérée})}$$

Avec :

$Tft_{6h-23h}$  = Temps de fonctionnement Théorique Plage 6h – 23h

$Tft_{Pondérée}$  = Temps de fonctionnement Théorique Plage Pondérée

$Ta_{6h-2}$  = Temps d'arrêts sur plage 6h – 23h

$Ta_{Pondérée}$  = Temps d'arrêts sur plage Pondérée

Le temps d'arrêt est mesuré avec une précision d'une minute.

La valeur utile pour la période tarifaire "n" est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année "n-2" au 30 juin de l'année "n-1".

### 4. Unité de fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés en heure et centième d'heure pour la maintenance corrective et en heure et dixième d'heure pour la maintenance préventive. L'indice de disponibilité est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement.

### 5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de cinq ans à compter de leur collecte.

### 6. Heures de pointe

Les créneaux horaires suivants (heures locales) sont associés, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2027, à une pondération par un coefficient 2 :

Terminal	Heures de pointe
CDG – Terminal 1	7h-14h
CDG – Terminal 3	9h-13h
CDG – Terminal 2A/C	9h-15h
CDG – Terminal 2B/D	9h-12h et 18h-20h
CDG – Terminal 2E	10h-15h
CDG – Terminal 2F	7h-10h, 12h-16h et 20h-22h
CDG – Terminal 2G	8h-10h, 12h-14h et 20h-22h
ORY1	9h-13h et 17h-22h
ORY2/3	15h-18h et 21h-23h
ORY4	7h-9h et 11h-14h

## INDICATEURS DE SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA FACILITE DES CORRESPONDANCES AVEC D'AUTRES VOLS A9 (SFC) ET SATISFACTION D'ENSEMBLE AU DEPART A10 (SGD)

### 1. Champ couvert par les indicateurs :

- Les espaces des aéroports destinés aux passagers et au public
- Les plateformes concernées sont celles de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly

### 2. Modalité de mesure pour le calcul des indicateurs

Les mesures sont réalisées par des enquêtes trimestrielles, selon une méthodologie proposée par l'ACI, sur la base d'un questionnaire destiné aux passagers au départ et établi en 10 langues.

Les enquêtes sont réalisées auprès des passagers au départ interrogés en salle d'embarquement, en mode auto-administré sur tablettes.

L'échantillon porte à minima sur 5 000 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plateformes.

Pour chaque vol le nombre de questionnaires collectés est inférieur à 10 questionnaires.

La question posée est la suivante : "En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chaque composante du service :

- ... Facilité des correspondances avec d'autres vols ?"
- ... Satisfaction d'ensemble pour cet aéroport ?"

Les réponses possibles sont les suivantes : "Mauvais (1) – Passable (2) – Bon (3) – Très Bon (4) – Excellent (5) – (Pas utilisé / non concerné)".

Les enquêtes sont réalisées par un institut de sondage mandaté par Aéroports de Paris.

### 3. Définition de l'indicateur

La valeur des indicateurs de satisfaction est fournie par l'ACI. Les formules qui permettent de la calculer sont détaillées ci-après :

Pour un périmètre (terminal, plateforme) et pour une période (trimestre, année) donnés :

$$SFC \text{ ou } SGD = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n}$$

où:

$i = 1, \dots, n$  passagers interrogés ayant répondu à la question posée sur la facilité des correspondances avec d'autres vols (les "sans opinion" sont exclus de ce calcul), pour un périmètre et une période donnée.

$x_i$  est la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée (valeurs comprises entre 1 et 5).

La formule ci-dessus s'applique à tout regroupement temporel (trimestre, année) ou spatial (terminal, plateforme), c'est-à-dire que l'indicateur est recalculé à partir des données individuelles. Aucune moyenne de moyenne n'est appliquée.

La valeur utile pour la période tarifaire "n" est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année "n-2" au 30 juin de l'année "n-1".

#### **4. Unité de fréquence de mesure**

Les indicateurs sont mesurés en note moyenne sur 5, arrondie au centième près.

La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation trimestrielle et par plateforme.

#### **5. Archivage des données**

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de cinq ans à compter de leur collecte.

## INDICATEUR DE TEMPS D'ATTENTE POSTES D'INSPECTION FILTRAGE (PIF) Indicateur A11

### 1. Champ couvert par l'indicateur :

- Les postes d'inspection filtrage destinés aux passagers
- Les plateformes concernées sont celles de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly

### 2. Modalité de mesure pour le calcul de l'indicateur

Le système permettant de définir le temps d'attente aux postes d'inspection filtrage mesure le volume de passagers traités et leur temps d'attente. Ces mesures sont réalisées sur les zones suivantes :

- Overflow : zone complémentaire, extension de la file pour gérer les pics d'affluence (située en amont de la zone Main)
- Main et accès n°1 : principales zones de la file d'attente (hors files PSH, personnel, crews, etc.)
- Confluence : zone où plusieurs flux de passagers se rejoignent

Le système actuel XOVIS considère qu'un passager en circulation dans le queuing ne génère pas de temps d'attente. Seuls les passagers en attente dans une zone sont pris en compte dans le calcul.

L'indicateur est présenté deux fois, avec une vision "standard", couvrant l'ensemble de la période étudiée et une vision "jours rouges", qui se focalise sur les jours de pointe de trafic. On considère une journée rouge lorsque le nombre de passagers accueillis à l'arrivée et au départ est supérieur à 200 000 passagers à Paris-Charles de Gaulle et à 100 000 passagers à Paris-Orly.

### 3. Définition de l'indicateur

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de passagers ayant un temps d'attente inférieur ou égal à 10 minutes, selon le ratio suivant :

$$PIF = \frac{\sum_{i=1}^n xi}{N}$$

Où :

i = 1,...,n passagers pour lesquels la mesure du temps d'attente est inférieure ou égale à 10 minutes

N = nombre total de passagers

La valeur de PIF utile pour la période tarifaire "n" est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année "n-2" au 30 juin de l'année "n-1".

### 4. Unité de fréquence de mesure

La mesure est réalisée en continu, et restituée en une donnée mensuelle.

### 5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de cinq ans à compter de leur collecte.

## OBJECTIFS POUR LE CALCUL DU FACTEUR QDS

*[À la suite des premiers retours émis par les usagers dans le cadre du groupe de travail qui s'est tenu le 14 octobre 2025, et de la commission consultative économique le 21 novembre 2025, le Groupe ADP a décidé de pondérer par deux la disponibilité des équipements sur certaines plages horaires (heures de pointe en porte d'embarquement, par aérogare), afin de mieux refléter les besoins opérationnels.*

*Cet ajustement de méthodologie du calcul de l'indicateur nécessite de recalculer les données historiques en cohérence avant d'être en mesure de partager une nouvelle trajectoire. Cette dernière sera partagée ultérieurement au dépôt du présent dossier public de consultation, lors de la commission consultative économique prévue fin janvier 2026].*

À titre d'information, les objectifs fixés ainsi que les niveaux minimums requis, pour chacune des années du contrat de régulation économique 2027-2034, calculés du 1er juillet de l'année « n-1 » au 20 juin de l'année « n », avant l'intégration de la pondération des heures de pointe, sont les suivants. Cette trajectoire tient compte d'un objectif de réduction de l'indisponibilité de chaque équipement de 5 % par an pendant la durée du contrat.

Indicateurs de disponibilité		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Équipements électromécaniques (DEE)	Objectif ADP	98,0 %	98,1 %	98,2 %	98,3 %	98,4 %	98,5 %	98,6 %	98,7 %
	Niveau minimum	97,5 %	97,6 %	97,7 %	97,8 %	97,9 %	98,0 %	98,1 %	98,2 %
Tapis de livraison bagages (DTB)	Objectif ADP	98,5 %	98,5 %	98,5 %	98,6 %	98,7 %	98,8 %	98,9 %	99,0 %
	Niveau minimum	98,0 %	98,0 %	98,0 %	98,1 %	98,2 %	98,3 %	98,4 %	98,5 %
Passerelles télescopiques (DPT)	Objectif ADP	98,0 %	98,0 %	98,0 %	98,2 %	98,3 %	98,5 %	98,6 %	98,8 %
	Niveau minimum	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,7 %	97,8 %	98,0 %	98,1 %	98,3 %
Fourniture électrique 400 Hz (D4H)	Objectif ADP	97,5 %	97,5 %	97,8 %	97,8 %	98,1 %	98,1 %	98,4 %	98,4 %
	Niveau minimum	97,0 %	97,0 %	97,3 %	97,3 %	97,6 %	97,6 %	97,9 %	97,9 %
Mires de guidage (DMG)	Objectif ADP	98,6 %	98,7 %	98,8 %	98,9 %	99,0 %	99,0 %	99,0 %	99,0 %
	Niveau minimum	98,1 %	98,2 %	98,3 %	98,4 %	98,5 %	98,5 %	98,5 %	98,5 %
Équipements de pré-conditionnement d'air (DCA)	Objectif ADP	95,0 %	95,1 %	95,2 %	95,3 %	95,4 %	95,5 %	95,6 %	95,7 %
	Niveau minimum	94,5 %	94,6 %	94,7 %	94,8 %	94,9 %	95,0 %	95,1 %	95,2 %
Bornes automatiques d'enregistrement en utilisation partagée (DCU)	Objectif ADP								
	Niveau minimum								
Dépôts bagages automatiques (DBA)	Objectif ADP								
	Niveau minimum								

*[Les indicateurs concernant les ressources secondaires (DCU et DBA) étant nouveaux, la trajectoire des objectifs est en cours d'élaboration. Elle sera disponible et partagée lors de la commission consultative économique qui aura lieu après la publication du dossier public de consultation.]*

<b>Indicateur d'efficacité opérationnelle</b>		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Poste d'inspection filtrage (PIF)	Seuil bonus	97 %	97 %	97 %	97 %	97 %	97 %	97 %	97 %
	Objectif ADP	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %
	Niveau minimum	93 %	93 %	93 %	93 %	93 %	93 %	93 %	93 %

<b>Indicateur de satisfaction</b>		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Satisfaction globale au départ (SGD)	Seuil bonus	3,92	3,94	3,95	3,97	3,98	3,98	3,99	4,00
	Objectif ADP	3,89	3,91	3,92	3,94	3,95	3,95	3,96	3,97
	Niveau minimum	3,86	3,88	3,89	3,91	3,92	3,92	3,93	3,94
Satisfaction facilité des correspondances (SFC)	Seuil bonus	3,68	3,76	3,76	3,76	3,80	3,78	3,78	3,78
	Objectif ADP	3,65	3,73	3,73	3,73	3,77	3,75	3,75	3,75
	Niveau minimum	3,62	3,70	3,70	3,70	3,74	3,72	3,72	3,72

## CALCUL DU FACTEUR QDS

Le calcul du facteur QDS(n) est le suivant :

$$QDS(n) = \prod_{i=1}^n (1 + IC(i)) * \sum_{i=1}^{10} \text{Indicateur } A_i(n) * (1 + k)^2$$

Où :

- IC(n) représente l'inflation constatée sur la période tarifaire n défini au III.4.2
- Indicateur  $A_i(n)$  correspond au bonus-malus relatif à chaque indicateur i défini ci-avant pour la période (n).
- k est le coût moyen pondéré du capital dont la valeur est définie à l'annexe 2.

## DEFINITIONS DES INDICATEURS DE SUIVI

### 1. Indicateur de temps d'attente à la Police aux frontières (indicateur B<sub>1</sub>)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de passagers ayant un temps d'attente inférieur ou égal à 20 minutes, selon le ratio suivant :

$$PAF = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{N}$$

Où :

i = 1,...,n passagers pour lesquels la mesure du temps d'attente est inférieure ou égale à 20 minutes

N = nombre total de passagers ayant passé une frontière.

### 2. Indicateur de temps de livraison bagages (indicateur B<sub>2</sub>)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de bagages dont la livraison a débuté moins de 25min après l'AIBT et dont la durée de livraison a été rapide.

### 3. Indicateur de ponctualité des vols D15 (indicateur B<sub>3</sub>)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de vols ayant respecté l'heure théorique de départ +15min par rapport au nombre total de vols au départ.

### 4. Indicateur de temps d'accès aux terminaux (indicateur B<sub>4</sub>)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de passagers ayant effectué leur trajet en voiture :

- En moins de 18 minutes entre Q9 et la dépose minute du terminal 2<sup>E</sup> de Paris-Charles de Gaulle, entre 6h et 9h30 ;
- En moins de 12 minutes entre Q9 et le Terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle, entre 6h et 9h30 ;
- En moins de 7 minutes entre le Pont de Rungis et la dépose minute des terminaux 1/2/3 de Paris-Orly, de 5h à 23h30 ; la mesure de cet indicateur est susceptible d'évoluer en cours de contrat.

### 5. Indicateur de répartition de la part modale (indicateur B<sub>5</sub>)

La valeur de cet indicateur sera construite en cours de contrat, en lien avec le plan stratégique du Groupe ADP. Son objectif est de mesurer le report modal, en lien avec les ambitions de décarbonation.

### 6. Indicateur de taux de contact (indicateur B<sub>6</sub>)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de vols commerciaux au départ ayant stationné sur un poste au contact (embarquement vers l'avion depuis le terminal sans recours à un bus de transfert), en distinguant les moyens porteurs et les gros porteurs, et en excluant les vols au départ du terminal 3 de Paris-Charles de Gaulle.



**7. Indicateur de satisfaction aux arrivées (indicateur B<sub>7</sub>)**

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de satisfaction des passagers aux arrivées, selon l'étude "L'Observatoire des passagers", réalisée en continu.

**8. Indicateur de réputation SKYTRAX (indicateur B<sub>8</sub>)**

La valeur de l'indicateur est le classement des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, publié chaque année par le World Airport Award.

**9. Indicateur de satisfaction vis-à-vis de la propreté (indicateur B<sub>9</sub>)**

La valeur de l'indicateur est fournie par l'ACI et correspond à la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée sur la satisfaction vis-à-vis de la propreté pour cet aéroport (valeurs comprises entre 1 et 5).

**10. Indicateur de satisfaction vis-à-vis du confort (indicateur B<sub>10</sub>)**

La valeur de l'indicateur est fournie par l'ACI et correspond à la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée sur la satisfaction vis-à-vis du confort pour cet aéroport (valeurs comprises entre 1 et 5).

**11. Indicateur de conformité au départ de l'accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite (indicateur B<sub>11</sub>)**

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de vols pour lesquels le prestataire PHMR était présent en salle d'embarquement 20 à 30 minutes avant l'AOBT pour les moyens porteurs et entre 60 et 90 minutes avant l'AOBT pour les gros porteurs.

**12. Indicateur de conformité aux arrivées de l'accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite (indicateur B<sub>12</sub>)**

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de vols pour lesquels la dernière personne assistée est prise en charges dans les 20 à 30 minutes après l'AIBT pour les moyens porteurs et entre 30 et 45 minutes après l'AIBT pour les gros porteurs.

**13. Indicateur de satisfaction vis-à-vis du service d'assistance des personnes handicapées et à mobilité réduite (indicateur B<sub>13</sub>)**

La valeur de l'indicateur est la note de satisfaction des passagers ayant eu recours à l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (valeurs comprises entre 1 et 10), selon l'étude BVA réalisée semestriellement.

## **ANNEXE 5**

### **Descriptif des redevances pour services rendus**

-

#### **Descriptif des redevances pour services rendus pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly**

##### **1 - La redevance d'atterrissage**

La redevance d'atterrissage sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly correspond à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol.

Les services rendus correspondent au développement, à la mise à disposition, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des aires de manœuvre et de trafic (hors les postes de stationnement des avions) et des infrastructures et équipements nécessaires.

Les infrastructures et les services couverts comprennent notamment :

- les aires de manœuvre et de dégagement, les routes et aménagements associés en zone réservée ;
- les accès routiers aux zones réservées (hors les postes d'inspection filtrage) ;
- le marquage au sol ;
- le déneigement, la prévention du verglas, les inspections de piste, le fauchage des aires de manœuvre ;
- l'assainissement des aires concernées ;
- l'exploitation, la maintenance et l'entretien du balisage lumineux des aires de manœuvre et des voies de circulation, les aides à l'approche ;
- les frais de certification et les moyens associés ;
- le balisage lumineux et le panneautage des aires de manœuvre, les barres d'arrêt, les rampes d'approche ;
- la fourniture d'énergie normale et secourue et d'énergie très haute qualité dite « d'aide à la navigation aérienne » pour la part relevant du balisage lumineux ;
- les dispositifs de maîtrise et de contrôle de l'intégrité de l'espace aérien nécessaires à la continuité des opérations.

##### **2 - La redevance de stationnement**

La redevance de stationnement sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly correspond à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que des passerelles.

Les services complémentaires, tels que la mise à disposition des installations de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs (400Hz et 50Hz), la mise à disposition des unités d'air préconditionné (PCA), la mise à disposition des installations de dilacération (traitement des eaux) et la mise à

disposition des installations de dégivrage font l'objet, dans les cas où le service est rendu par Aéroports de Paris, de redevances distinctes.

La redevance de stationnement correspond à la mise à disposition, à l'exploitation et à l'entretien des aires de stationnement (ensemble des postes avions hors zones privatives) et de leurs aménagements et notamment :

- des postes de stationnement des avions (hors zones privatives louées) y compris les visites techniques, le déneigement et leurs équipements (dont les barrières anti-souffle, les mires de guidage, les extincteurs), à l'exception des nettoyages effectués suite à épandage, en application du règlement d'exploitation des aires de mouvement en vigueur sur l'aéroport concerné ;
- des routes de service situées en front d'aérogare, côté piste, et desservant les postes avions et les aménagements associés ;
- des moyens d'allocation des postes de stationnement ;
- des vigies des aires de trafic ;
- des passerelles pour les aires au contact équipées ;
- du marquage au sol et de l'éclairage des aires de stationnement ;
- les coûts liés à l'usage des réseaux de distribution de carburants d'aviation, de l'aménagement et l'entretien des routes de service participant à ce service pour les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle.

La redevance de stationnement inclut également la fourniture des équipements et installations fixes permettant l'alimentation en énergie électrique des aéronefs ainsi que l'énergie électrique correspondante.

Le service fourni inclut :

- tous les points 400 Hz, notamment ceux des postes au contact, la mise à disposition et la maintenance des installations des points électriques 400 Hz (y compris les convertisseurs) ;
- tous les points 50 Hz, notamment ceux des postes au large, la mise à disposition et la maintenance des points électriques ;
- la mise à disposition des installations fixes de distribution de l'énergie électrique associée, quels que soient les moyens mis en œuvre pour la fourniture de cette prestation ;
- la consommation électrique correspondante.

### **3 - La redevance par passager**

La redevance par passager, sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, est perçue en contrepartie de l'usage des installations aménagées pour la réception et l'accueil des passagers et du public.

Font l'objet de redevances distinctes les services complémentaires suivants :

- la mise à disposition des banques d'enregistrement et d'embarquement et le traitement des bagages locaux ;
- la mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et de l'aéroport Paris-Orly ;

L'assistance aux passagers handicapés et à mobilité réduite fait également l'objet d'une redevance spécifique.

Les services couverts par la redevance par passager correspondent au développement, à la mise à disposition, à l'exploitation, l'entretien et la maintenance des zones publiques, des équipements et des installations aménagées pour la réception du public et des passagers et sont notamment afférents :

- aux accès routiers aux aérogares, aménagements paysagers, aires de déposes<sup>1</sup> ;
- aux aménagements pour la desserte des plateformes par transports publics (taxis, bus, transports ferroviaires) ;
- au transport des passagers et du public inter-aérogares et vers les parcs éloignés (y compris une part des charges de CDGVal, de Lisa, des gares d'Orlyval) ;
- à la mise à disposition, l'exploitation et l'entretien des zones publiques des aérogares et de leurs aménagements ;
- aux zones d'accueil, leurs aménagements et équipements, à l'exception des espaces privatifs de commerces, des zones attenantes, des zones *walk-through* et des espaces réservés à l'enregistrement des passagers ;
- aux espaces et aménagements pour les contrôles transfrontières.

Les services couverts par la redevance par passager correspondent aussi à la mise à disposition, à l'exploitation, l'entretien et la maintenance des espaces, équipements et services suivants :

- les espaces pour l'inspection filtrage ; les missions de sûreté étant prises en charge par la taxe d'aéroport ;
- les salles et coursives d'embarquement et de débarquement ;
- les chariots à bagages, hors ceux proposés dans les parcs de stationnement éloignés ;
- les points et outils de diffusion de l'information aux passagers : signalétique, écrans d'affichage, hors ceux directement liés aux points d'enregistrement ou d'embarquement des passagers, annonces vocales ;
- les équipements non privatifs en zone dite côté piste<sup>2</sup> des aérogares (hors comptoirs d'embarquement, hors passerelles, hors descendeurs bagages, hors trieurs automatisés, ou trieurs non automatisés des bagages au départ et hors équipements de sûreté) ;
- les surfaces non privatives en zone côté piste des aérogares ainsi que les surfaces des trieurs automatisés des bagages incluses dans les bâtiments principaux des aérogares ;
- la permanence médicale ;
- le gardiennage et la surveillance des aérogares, à l'exclusion des missions relevant de la taxe d'aéroport.

La redevance par passager inclut également la mise à disposition, la maintenance et l'entretien (hors fournitures d'exploitation) des postes informatiques aéroportuaires permettant d'effectuer les opérations d'enregistrement des passagers et de leurs bagages et d'embarquement en autorisant l'accès aux systèmes informatiques opérationnels des compagnies aériennes à travers un langage commun de transaction (CREWS) à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

---

<sup>1</sup> Il est précisé qu'une partie des coûts liés à ces services est financée par d'autres catégories de recettes.

<sup>2</sup> Au regard de la réglementation de la sûreté de l'aviation civile.

Ce service couvre :

- les terminaux informatiques installés aux banques d'enregistrement, aux portes d'embarquement ainsi que leurs périphériques standards d'impression et de gestion des cartes d'accès à bord, d'impression d'étiquettes bagages et des imprimantes pour les opérations d'embarquement, hors équipements spécifiques ;
- la maintenance, l'assistance technique ainsi que le suivi général du logiciel "CREWS", à l'exclusion des opérations d'intégration ou de développements spécifiques à une compagnie (facturations distinctes à la prestation) ;
- la maintenance et l'entretien général des équipements.

#### **4 - La redevance pour mise à disposition des installations d'enregistrement et d'embarquement et le traitement des bagages locaux sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly**

Cette redevance correspond à la mise à disposition, l'allocation, l'entretien et la maintenance des banques d'enregistrement, des comptoirs d'embarquement aux portes, des bornes *common-use self-service* (CUSS), à la mise à disposition de surfaces nécessaires aux bornes libre-service (BLS), ainsi que des équipements permettant l'acheminement du bagage origine-destination, au départ, du comptoir à une sortie de tri, à l'exclusion du service informatique d'enregistrement et d'embarquement (CREWS), ainsi que les équipements permettant le traitement et la livraison des bagages à l'arrivée.

Les services couverts par cette redevance correspondent au développement, à la mise à disposition, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des équipements et des installations suivantes :

- les meubles constituant les banques d'enregistrement et les comptoirs d'embarquement aux portes et téléphones associés ;
- les dispositifs d'information des passagers situés au-dessus des banques d'enregistrement et aux comptoirs d'embarquement aux portes (téléaffichage public) ;
- les surfaces et espaces au sol nécessaires à l'ensemble des installations des banques d'enregistrement, bornes libre-service, comptoirs d'embarquement et leurs utilisateurs ainsi qu'à la zone proche d'attente des passagers ;
- les raccordements aux réseaux électriques et informatiques ;
- les systèmes électromécaniques de prise, de pesage et de convoyage des bagages en zone publique ;
- la mise à disposition et le maintien en conditions opérationnelles des équipements et systèmes de traitement des bagages ;
- la fourniture d'énergie nécessaire au fonctionnement des trieurs ;
- le pilotage et la supervision des installations ;
- la manutention interne aux trieurs, qui concerne exclusivement l'armement des postes d'identification manuelle des bagages (PIM). L'ensemble des opérations de manutention externes aux installations bagages restent exclues du périmètre de service ;
- les équipements permettant le traitement et la livraison des bagages à l'arrivée ;

- les bornes CUSS, qui correspondent à l'ensemble des bornes d'enregistrement libre-service à usage multi-compagnies et permettent notamment aux passagers des compagnies adhérentes, en amont de l'injection bagages, de s'enregistrer, d'imprimer des cartes d'embarquement et des étiquettes bagages.

## **5 - La redevance pour mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly**

Cette redevance correspond à la mise à disposition des installations et équipements de traitement des bagages en correspondance des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly permettant l'acheminement du bagage en correspondance entre une zone de dépose de bagage et une sortie de tri.

Les services couverts par cette redevance correspondent au développement, à la mise à disposition, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des équipements et des installations suivantes :

- la mise à disposition et le maintien en conditions opérationnelles des équipements et systèmes de traitement des bagages ;
- la fourniture d'énergie nécessaire au fonctionnement des trieurs ;
- le pilotage et la supervision des installations ;
- la manutention interne aux trieurs, qui concerne exclusivement l'armement des postes d'identification manuelle des bagages (PIM). L'ensemble des opérations de manutention externes aux installations bagages restent exclues du périmètre de service.

## **6 - La redevance pour mise à disposition des installations de fourniture de pré-conditionnement d'air (PCA) sur les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle**

La redevance pour la mise à disposition des installations de fourniture de climatisation et de chauffage pour les aéronefs (PCA) correspond, pour les postes de stationnement aménagés, à la fourniture par Aéroports de Paris des équipements et installations fixes permettant la climatisation ou le chauffage des aéronefs au sol ainsi que l'alimentation en énergie électrique nécessaire.

Le service fourni inclut :

- la mise à disposition des équipements sur les postes de stationnement au contact et au large, et des installations des points électriques ;
- la maintenance des équipements et des installations précitées ;
- la mise à disposition des installations fixes de distribution de l'énergie électrique associée, quels que soient les moyens mis en œuvre pour la fourniture de cette prestation ;
- la consommation électrique correspondante à l'usage des équipements.

## **7 - La redevance pour mise à disposition des installations de dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle**

La redevance pour mise à disposition des installations de dégivrage correspond aux prestations fournies par Aéroports de Paris à Paris-Charles de Gaulle, aux transporteurs aériens, pendant la saison hivernale, au moyen de dégivreuses opérant sur des aires dédiées<sup>1</sup>.

La redevance correspond au financement des prestations suivantes :

- la maintenance, l'entretien et l'exploitation des aires de dégivrage et des matériels, des dégivreuses, des stations de chargement, des cuves de stockage ;
- la fourniture des consommables, la vérification de la conformité des produits, le contrôle de la bonne exécution des prestations de dégivrage ;
- la récupération des fluides et leur traitement.

## **8 - La redevance de titre de circulation aéroportuaire des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly (badges)**

La redevance de titre de circulation aéroportuaire correspond à la mise en œuvre des moyens nécessaires à la délivrance du titre de circulation sous la forme d'un badge d'accès sécurisé.

Le service rendu correspond à :

- l'accueil du public sollicitant la délivrance de titres de circulation aéroportuaires (badges) ;
- la réception, l'enrôlement de la biométrie et la vérification de la recevabilité des dossiers de demande de titres de circulation déposés et de leur transmission aux services de l'État pour instruction ;
- l'élaboration et la maintenance des systèmes informatisés permettant de tenir à jour la base de données informatique des titres de circulation ;
- la fabrication des badges et leur transmission aux services de l'État chargés de les délivrer aux intéressés.

Ces titres de circulation sont nécessaires en principe pour toute circulation en zone côté piste sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

## **9 - La redevance pour usage des installations de vidange des avions sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly (dilacération)**

La redevance pour usage des installations de vidange des avions sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly correspond à l'usage des stations de dilacération<sup>2</sup>.

Cette redevance correspond à la mise à disposition, la maintenance et l'entretien des stations de dilacération permettant aux transporteurs aériens ou à leurs assistants de traiter les eaux de vidange des aéronefs.

---

<sup>4</sup> Ces infrastructures sont classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale, en application de l'article R. 6326-12 du code des transports (Cf. arrêté du 29 décembre 1998 modifié fixant les infrastructures centralisées d'assistance en escale pour les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle)

<sup>5</sup> Ces infrastructures sont classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale, en application de l'article R. 6326-12 du code des transports (Cf. arrêté du 29 décembre 1998 modifié fixant les infrastructures centralisées d'assistance en escale pour les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle)

## **Descriptif des redevances pour services rendus pour l'aéroport de Paris-Le Bourget**

### **1 - La redevance d'atterrissage**

La redevance d'atterrissage sur l'aéroport de Paris-Le Bourget correspond à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol.

Les services rendus correspondent au développement, à la mise à disposition, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des aires de manœuvre et de trafic (hors les postes de stationnement des avions) et des infrastructures et équipements sous la responsabilité d'Aéroports de Paris.

Les infrastructures et les services couverts comprennent notamment :

- les aires de manœuvre et de dégagement, les routes et aménagements associés en zone réservée ;
- les accès routiers aux zones réservées (hors les postes d'inspection filtrage) ;
- le marquage au sol ;
- le déneigement, la prévention du verglas, les inspections de piste, le fauchage des aires de manœuvre ;
- l'assainissement des aires concernées ;
- l'exploitation, la maintenance et l'entretien du balisage lumineux des aires de manœuvre et des voies de circulation, les aides visuelles à l'approche (hors équipements de radionavigation) ;
- les frais de certification et les moyens associés ;
- le balisage lumineux et le panneautage des aires de manœuvre, les barres d'arrêt, les rampes d'approche ;
- la fourniture d'énergie normale et secourue et d'énergie très haute qualité dite « d'aide à la navigation aérienne » pour la part relevant du balisage lumineux, nette des prises en charge éventuelles de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA).

### **2 - La redevance de stationnement**

La redevance de stationnement sur l'aéroport de Paris-Le Bourget correspond à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement.

La redevance de stationnement correspond à la mise à disposition, à l'exploitation et à l'entretien des aires de stationnement (ensemble des postes avions hors zones privatives) et de leurs aménagements et notamment :

- des postes de stationnement des avions (hors zones privatives louées) y compris les visites techniques, le déneigement et leurs équipements (dont les barrières anti-souffle, les extincteurs), à l'exception des nettoyages effectués suite à épandage, en application du règlement d'exploitation des aires de mouvement en vigueur ;
- des routes de service situées en front d'aérogare, côté piste, et desservant les postes avions et les aménagements associés ;
- des moyens d'allocation des postes de stationnement lorsque nécessaire ;
- du marquage au sol et de l'éclairage des aires de stationnement.



La redevance de stationnement couvre aussi les coûts liés à l'usage, nets des ressources contractualisées hors périmètre des redevances de l'aménagement et l'entretien des routes de service participant à ce service pour l'aéroport de Paris-Le Bourget.

### **3- La redevance de titre de circulation aéroportuaire**

La redevance de titre de circulation aéroportuaire correspond à la mise en œuvre des moyens nécessaires à la délivrance du titre de circulation sous la forme d'un badge d'accès sécurisé.

Le service rendu correspond à :

- l'accueil du public sollicitant la délivrance de titres de circulation aéroportuaires (badges) ;
- la réception, l'enrôlement de la biométrie et la vérification de la recevabilité des dossiers de demande de titres de circulation déposés et de leur transmission aux services de l'État pour instruction ;
- l'élaboration et la maintenance des systèmes informatisés permettant de tenir à jour la base de données informatique des titres de circulation ;
- la fabrication des badges et leur transmission aux services de l'État chargés de les délivrer aux intéressés.

Ces titres de circulation sont nécessaires en principe pour toute circulation en zone côté piste sur l'aéroport de Paris-Le Bourget.

## ANNEXE 6

### Grille des tarifs de redevances à la date d'entrée en vigueur du contrat (période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2027 au 31 mars 2028)

*[Les éléments tarifaires indiqués ci-dessous sont donnés à titre indicatif et feront l'objet d'une actualisation et des compléments nécessaires préalablement à la transmission du projet de contrat pour avis conforme à l'Autorité de régulation des transports].*

#### 1. Redevance d'atterrissage correspondant à l'usage des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol. Les tarifs sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef (MMD).

##### ◆ Redevance perçue pour l'atterrissage d'un aéronef sur les plates-formes de Paris - Orly et de Paris-Charles de Gaulle

###### Redevance d'atterrissage hors modulation acoustique

Tarifs en € hors taxes	$349,60 + 4,882 \times t$ où t représente la MMD en tonnes
------------------------	---

###### Modulation acoustique :

Le tarif est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage ; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'annexe de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

###### Paris - Orly et Paris Charles-de-Gaulle

Groupe acoustique	Jour (06h00 - 18h00)	Soir (18h00 – 22h00)	Nuit (22h00 - 06h00)
Groupe 1	1,500	1,500	2,225
Groupe 2	1,500	1,500	2,225
Groupe 3	1,034	1,034	1,551
Groupe 4	0,821	0,821	1,232
Groupe 5	0,714	0,714	1,071
Groupe 6			

##### ◆ Redevance perçue pour l'atterrissage d'un aéronef sur la plate-forme de Paris - Le Bourget.

###### Tranches de MMD en tonnes

###### Tarifs en € hors taxes (hors modulation acoustique)

avions de MMD de moins de 6 tonnes	235,60
avions de MMD entre 6 et 50 tonnes	$235,60 + 4,60 (t-6)$ où t représente la MMD en tonnes
avions de MMD de 51 tonnes et plus	$438,52 + 22,22 (t-50)$ où t représente la MMD en tonnes

###### Dispositions particulières :

- pour les vols d'hélicoptères, un abattement de 50% est appliqué sur ces tarifs ;
- pour les vols de mise en place entre les aéroports de Paris-Orly ou de Paris-Charles de Gaulle et l'aéroport de Paris-Le Bourget, un abattement de 50% est appliqué sur ces tarifs ;
- pour les vols d'entraînement autorisés par la DGAC, un abattement de 75% est appliqué sur ces tarifs ;
- pour les vols d'essai ou les retours forcés, la redevance n'est pas due ;
- le tarif est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage ; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'annexe de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

#### Paris - Le Bourget

Groupe acoustique	Jour (06h00 - 18h00)	Soir (18h00 – 22h00)	Nuit (22h00 - 06h00)
Groupe 1	1,500	1,500	4,000
Groupe 2	1,500	1,500	2,225
Groupe 3	1,040	1,040	1,560
Groupe 4	0,920	0,920	1,380
Groupe 5	0,800	0,800	1,200
Groupe 6			

## 2. Redevance de stationnement correspondant à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement.

Les tarifs de la redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef (masse maximale certifiée au décollage - MMD) et des caractéristiques de l'aire de stationnement.

### ◆ Aéroports Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly

	Types d'aires de stationnement		
	Aires de trafic		Aires de garage
	Au contact des aérogares	Au large	
Part fixe en € hors taxes	4,176 € par tonne de MMD	sans objet	sans objet
Part variable en € hors taxes	Pour les 5 premières tranches de 10min sur la 1 <sup>ère</sup> aire utilisée : 0,041 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes	0,070 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes	0,149 € par tonne de MMD et par heure
	Pour les autres tranches : 0,083 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes		

Dispositions particulières :

- une franchise de 50 minutes est appliquée sur la part variable pour les avions utilisant de jour, à leur arrivée, une aire de trafic au large (entre 7 heures et 23 heures, heure locale) ;
- une exonération totale liée à la modulation tarifaire de la redevance de stationnement est appliquée sur la part variable pour les aires de trafic et aires de garage entre 23:00 et 07:00, heure locale ;
- pour la part variable, toute tranche horaire commencée est due (tranche de 10 minutes pour les aires de trafic au contact et au large, tranche d'une heure pour les aires de garage) ;
- dans le cas d'une touchée mixte (arrivée au contact, départ au large ou inversement), une réduction de 50% sera appliquée pour le calcul de la part fixe de la redevance.

#### ◆ Aéroport Paris - Le Bourget

##### Aires de trafic au large

Part variable en € hors taxes	1,034 € par tonne de MMD et par heure
-------------------------------	---------------------------------------

### 3. Redevance par passager pour les aéroports Paris – Charles de Gaulle et Paris - Orly, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public.

L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués.

#### ◆ redevance par passager hors correspondance

Tarifs par passager à destination	Tarifs en € hors taxes
de la métropole, des DROM/COM	12,47
de l'espace Schengen	12,47
de l'UE hors Schengen et du Royaume-Uni	13,73
Internationale (autres destinations que celles précitées)	29,93

#### ◆ redevance par passager en correspondance

Tarifs par passager à destination	Tarifs en € hors taxes
de la métropole, des DROM/COM	7,49
de l'espace Schengen	7,49
de l'UE hors Schengen et du Royaume-Uni	8,23
Internationale (autres destinations que celles précitées)	17,98

### 4. Redevance pour mise à disposition des installations d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sur les aéroports de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle

Les tarifs de la redevance pour l'usage des banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sont composés des éléments suivants :

- une part fixe dont l'assiette est la banque d'enregistrement ou la borne libre-service utilisée ; et
- une part variable dont l'assiette est le passager à l'embarquement hors correspondance.

La définition des passagers en correspondance est la même que celle applicable pour la redevance par passager (art. 2 de l'arrêté du 26 février 1981 modifié).

En outre, les compagnies peuvent adhérer à un service pour l'utilisation de bornes d'enregistrement en libre-service à usage commun (CUSS, "Common Use Self-Service").

◆ **Part fixe de la redevance pour l'usage des banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux pour les aéroports Paris - Orly et Paris-Charles de Gaulle :**

<b>Part fixe</b>	<b>Tarifs en € hors taxes</b>
Comptoirs d'enregistrement	
- tarif annuel par comptoir d'enregistrement	21 520,29
- tarif horaire (par heure d'affectation d'une banque d'enregistrement)	6,96
Bornes d'enregistrement libre-service :	
- tarif annuel par borne	4 752,27
- tarif trimestriel par borne	1 188,07

Le tarif annuel de la part fixe constitue un forfait annuel par banque d'enregistrement louée à l'année. Il est applicable *prorata temporis* en cas de location pour une saison aéronautique entière. Le paiement par les compagnies aériennes de ce tarif ne leur octroie pas un droit d'usage exclusif annuel d'une banque d'enregistrement. Il s'agit d'une mise à disposition garantie d'une banque pendant l'année considérée, lorsque la compagnie aérienne en a besoin dans le cadre de ses opérations.

Le tarif horaire s'applique dans le cas d'une utilisation ponctuelle d'une banque d'enregistrement.

◆ **Part variable de la redevance pour l'usage des banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux pour les aéroports Paris - Orly et Paris-Charles de Gaulle :**

Le tarif de la part variable est différencié selon les destinations des passagers classées en deux catégories :

- trafic national, Union européenne, Espace économique européen, Suisse, Départements et Collectivités d'Outre-Mer, Royaume-Uni ;
- trafic international autre que celui mentionné précédemment.

<b>Pour l'aéroport Paris - Orly</b>	<b>Tarifs en € hors taxes</b>
- trafic national, Union Européenne, EEE, Suisse, DROM/COM, Royaume-Uni	0,759
- autre trafic international	2,287
<b>Pour l'aéroport Paris – Charles de Gaulle</b>	<b>Tarifs en € hors taxes</b>
- trafic national, Union Européenne, EEE, Suisse, DROM/COM, Royaume-Uni	1,732
- autre trafic international	5,210

#### ◆ Service CUSS

Le tarif CUSS est facturé aux compagnies adhérentes à ce service sur la base de leur nombre de passagers total au départ (origine-destination et correspondance). Le tarif est fixé à 0,167 € hors taxes par passager embarqué.

#### 5. Redevance pour mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance

La redevance correspond à la mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly :

- pour l'aéroport de Paris – Orly : le tarif est fixé à 0,847 € hors taxes par passager en correspondance embarqué ;
- pour l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle : le tarif est fixé à 5,41 € hors taxes par passager en correspondance embarqué.

La définition des passagers en correspondance est la même que celle applicable pour la redevance par passager (art. 2 de l'arrêté du 26 février 1981 modifié).

#### 6. Redevance pour mise à disposition des installations de pré-conditionnement d'air sur les aéroports Paris – Charles de Gaulle et Paris – Orly

La redevance correspond à la mise à disposition des installations de pré-conditionnement d'air (PCA), sur les postes de stationnement équipés, permettant la climatisation et le chauffage des aéronefs au sol. L'assiette est la touchée arrivée et la touchée départ. Les tarifs sont fonction de la catégorie de besoin énergétique de l'aéronef (nombre de prises).

Catégorie et équipements des aéronefs	Poste avion équipé Par touchée arrivée et par touchée départ <sup>1</sup>
Catégorie 1 (1 prise)	39,07
Catégorie 2 (2 prises)	78,13
Catégorie 3 (à partir de 3 prises)	156,25

#### 7. Redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle

Les tarifs de la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle comprennent deux parties :

---

<sup>1</sup> L'arrivée et le départ sont facturés distinctement. Ainsi, en cas d'arrivée et de départ sur un même poste de stationnement, la quantité facturée est de 2, correspondant à une touchée arrivée et une touchée départ. En cas d'utilisation de deux postes de stationnement différents, la facturation est effectuée sur chaque poste.

- a. une part fixe dont le montant est dû pour chaque atterrissage entre le 15 octobre 2027 et le 15 mai 2028. Ce tarif est affecté d'un coefficient variant de 1 à 5 selon la classe UD (unité de dégivrage) de laquelle relève l'aéronef objet de la prestation de dégivrage.
- b. une part variable, due pour chaque opération de dégivrage effectuée entre le 1<sup>er</sup> octobre 2027 et le 31 mai 2028.

Les tarifs sont applicables à compter du 15 octobre 2027 pour la part fixe et à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2027 pour la part variable. Jusqu'à ces dates, les tarifs antérieurement applicables de la part variable et de la part fixe restent en vigueur.

	Part fixe en € hors taxes	Part variable en € hors taxes
avions de classe 1	48,66	1 591,54
avions de classe 2	97,30	3 183,07
avions de classe 3	145,96	4 774,61
avions de classe 4	194,61	6 366,14
avions de classe 5	243,28	7 957,68

**Table de référence des types avions**

Classe UD	Surface alaire (m²)	Type avion									
1	≤ 90	AR8	ATR	CRJ	DH8	ERJ	EM2	E70	E75	...	
2	91 ≤ Surface alaire ≤ 200	220	E90	E95	320	737	757	...			
3	201 ≤ Surface alaire ≤ 300	310	767	...							
4	301 ≤ Surface alaire ≤ 600	M11	330	340	350	747	777	787	...		
5	601 ≤ Surface alaire	380	...								

## 8. Redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite

La redevance est assise sur le nombre total de passagers embarqués sur les aéroports de Paris – Charles de Gaulle et de Paris - Orly, exceptions faites des personnes mentionnées à l'article 6 de l'arrêté du 26 février 1981 réglementant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises sur les aéroports de France métropolitaine et d'Outre-Mer.

Les tarifs de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite font l'objet d'une modulation tarifaire en fonction du taux de signalement avec un préavis d'au moins 36h des usagers.

### - Définition du signalement :

Le signalement est le fait pour un usager de signaler avec un préavis d'au moins 36h avant l'heure de départ du vol la venue d'un passager handicapé ou à mobilité réduite au départ, à l'arrivée ou en correspondance selon la procédure mise en place par Aéroports de Paris.

Une prestation sera considérée comme signalée si elle fait l'objet d'un message de signalement, dont l'écart entre la date de réception et la date et l'heure prévue de départ du vol sur Paris sera d'au moins 36h.

### - Détermination du taux de signalement :

Le taux de signalement est déterminé selon la formule suivante :

Nombre de prestations signalées avant 36h / Nombre de prestations commandées et validées avec :

- Le nombre de prestations réalisées retenu sera celui des prestations commandées et validées par ADP ;
- Une prestation sera considérée comme signalée si elle fait l'objet d'un message de signalement, dont l'écart entre la date de réception et la date prévue d'arrivée/départ du vol sur Paris sera d'au moins 36h ;
- Le rapprochement du nombre de prestations signalées au plus tard 36h avant le vol au nombre de prestations commandées et validées sera effectué vol à vol et de manière non nominative.

#### Modalités de mise en œuvre

- Les éléments pris en compte dans le calcul des taux de signalement sur Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle seront basés sur la période d'août 2025 à juillet 2026 ;
- Ils s'appuieront d'août n-2 à juillet n-1 pour les périodes tarifaires (n) ultérieures ;
- Les usagers ayant un nombre de prestations PHMR inférieur à 50 par an sur la période de calcul des taux de signalement ou débutant leurs opérations à partir du 1<sup>er</sup> août 2026 se verront facturer le tarif correspondant à la catégorie 3.

#### ◆ pour l'aéroport de Paris-Orly

Catégories tarifaires	Taux de signalement de la compagnie	Tarifs en € hors taxes
Catégorie 1	≥ 75%	1,16
Catégorie 2	≥ 65% et < 75%	1,41
Catégorie 3	≥ 60% et < 65%	1,62
Catégorie 4	≥ 30% et < 60%	2,46
Catégorie 5	< 30%	3,47

#### ◆ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Catégories tarifaires	Taux de signalement de la compagnie	Tarifs en € hors taxes
Catégorie 1	≥ 75%	1,87
Catégorie 2	≥ 65% et < 75%	2,26
Catégorie 3	≥ 60% et < 65%	2,64
Catégorie 4	≥ 30% et < 60%	3,97
Catégorie 5	< 30%	5,60

### 9. Redevance de titre de circulation aéroportuaire des aéroports de Paris – Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget

La redevance est due pour chaque dépôt d'un dossier de demande de titre de circulation aéroportuaire visé aux articles R. 6342-23 à R. 6342-28 du code des transports, auprès des services d'Aéroports de Paris, requis conformément à l'article L. 6342-2 du code des transports. En cas de refus par l'Etat de délivrer à la personne concernée l'habilitation prévue aux articles R. 6342-18 à R. 6342-22 du code des transports, elle fait l'objet d'un remboursement ou d'un avoir.

Le tarif de la redevance de titre de circulation aéroportuaire des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget est fixé à 80,85 € hors taxes.



## 10. Redevance pour les services d'eau et vidanges des avions (dilacération).

Cette redevance est due à chaque passage de camion de vidange à Paris-Charles de Gaulle et Paris Orly.

Les tarifs de la redevance sont fixés comme suit :

### ◆ pour l'aéroport de Paris - Orly :

#### Tarifs (en euros HT)

Redevance de dilacération	95,51 euros par passage de camion de vidange
---------------------------	--

### ◆ pour l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle :

#### Tarifs (en euros HT)

Redevance de dilacération	62,81 euros par passage de camion de vidange
---------------------------	--

## ANNEXE 7

### Modulations tarifaires applicables à la date d'entrée en vigueur du contrat

#### A - Modulations tarifaires de la redevance atterrissage

En application du 1° de l'article R. 6325-15 du code des transports, une modulation pour motif d'intérêt général peut être appliquée pour inciter les compagnies aériennes à utiliser des aéronefs plus performants en matière d'émissions polluantes.

Les émissions polluantes locales concernées par la présente modulation tarifaire sont les oxydes d'azote (NOx) et les particules volatiles et non volatiles (PM).

L'augmentation de l'utilisation de carburants d'aviation durables ("CAD") par les transporteurs aériens vient améliorer la qualité de l'air locale, en permettant notamment de réduire les émissions d'oxydes d'azotes (NOx) et de particules.

Ces deux volets constituent la modulation environnementale de la redevance d'atterrissage basée sur les émissions polluantes. Le volet basé sur les performances des aéronefs en termes d'émissions d'oxydes d'azote et de particules a été défini, avec des bonus et des malus, de manière à dégager une enveloppe de 5M €, afin de financer le second volet, visant à récompenser l'utilisation de CAD sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

#### 1. Modulation tarifaire pour motif d'intérêt général en fonction des émissions polluantes – volet performance en termes d'émissions d'oxydes d'azote et de particules volatiles et non volatiles

##### Modalités de la modulation :

Pour tous les transporteurs aériens, la modulation du tarif de la redevance d'atterrissage est effectuée vol à vol sous la forme d'un bonus ou d'un malus applicable à la part variable de la redevance d'atterrissage dudit vol.

La période tarifaire n (1er avril n au 31 mars n+1) est considérée comme période de référence.

Les données d'émissions de NOx et de particules volatiles et de particules non volatiles par aéronef sont recensées dans la base de l'OACI dite EDB (Emissions DataBank), les émissions de particules volatiles et de particules non volatiles étant additionnées.

Les émissions considérées pour le calcul de la modulation de la redevance d'atterrissage sont celles émises par cycle LTO, soit le décollage, la montée, l'approche et le roulage (les temps de roulage retenus étant les standards OACI) pour chaque polluant.

A partir de la base EDB et des quantités facturées au titre de la part variable de la redevance d'atterrissage sur les plateformes de Paris-Orly ou Paris-Charles de Gaulle durant la période du 1<sup>er</sup> janvier n-2 au 31 décembre n-2, une moyenne des émissions est calculée, pour chaque polluant, NOx et PM (en kg /cycle LTO/TO MMD pour les NOx et en g / cycle LTO/TO MMD pour les PM).

### Modalités de calcul de la modulation :

Lors de la période tarifaire n, les émissions de NOX et de PM par cycle LTO, et par TO de MMD de chaque mouvement ayant eu lieu sur les plateformes de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle sont comparées à ces moyennes.

Cet écart à la moyenne donne lieu à un bonus ou un malus s'appliquant sur la part variable de chaque vol et calculé selon les modalités suivantes, pour chacun des deux polluants considérés :

- i. un bonus si les émissions polluantes sont en dessous de la moyenne, calculé pour chaque vol et plafonné à 25% de la part variable de la redevance d'atterrissage hors modulation acoustique du vol concerné :

Si les émissions de NOx sont inférieures à la moyenne :

$$\text{Bonus}_{\text{NOx}} = - \min \{ \text{Emissions NOx inférieures à la moyenne (en kg /tonne de MMD)} \times \text{MMD} \times 4,50 \text{ €} ; 25\% \text{ PV att} \}$$

Si les émissions de PM sont inférieures à la moyenne :

$$\text{Bonus}_{\text{PM}} = - \min \{ \text{Emissions PM inférieures à la moyenne (en g /tonne de MMD)} \times \text{MMD} \times 0,60 \text{ €} ; 25\% \text{ PV att} \}$$

Avec pour chaque polluant :

- Emissions inférieures à la moyenne = valeur absolue (Emissions de l'immatriculation - Emissions moyennes)
- PV att : part variable de la redevance d'atterrissage hors modulation acoustique du vol concerné

Ce bonus, qui est une valeur négative, correspond à une réduction sur la redevance d'atterrissage du vol concerné.

- ii. un malus si les émissions polluantes par polluant sont au-dessus de la moyenne, calculé pour chaque vol et plafonné à 50% de la part variable de la redevance d'atterrissage hors modulation acoustique du vol concerné :

Si les émissions de NOx sont supérieures à la moyenne :

$$\text{Malus}_{\text{NOx}} = \min \{ \text{Emissions supérieures à la moyenne (en kg /tonne de MMD)} \times \text{MMD} \times 9,00 \text{ €} ; 50\% \text{ PV att} \}$$

Si les émissions de PM sont supérieures à la moyenne :

$$\text{Malus}_{\text{PM}} = \min \{ \text{Emissions PM supérieures à la moyenne (en g /tonne de MMD)} \times \text{MMD} \times 1,20 \text{ €} ; 50\% \text{ PV att} \}$$

Avec pour chaque polluant :

- Emissions supérieures à la moyenne = valeur absolue (Emissions de l'immatriculation - Emissions moyennes)
- PV att : part variable de la redevance d'atterrissage hors modulation acoustique du vol concerné

Ce malus, qui est une valeur positive, correspond à un surcoût sur la redevance d'atterrissage du vol concerné.

*[Application chiffrée sur la base des données de la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2024 :*

*Moyenne des émissions de NO<sub>x</sub> : 147,5 \* 10<sup>-3</sup> kg / tonne de MMD*

*Moyenne des émissions de PM : 0,761 g / tonne de MMD]*

## **2. Modulation tarifaire pour motif d'intérêt général en fonction des émissions polluantes – volet d'incitation à l'utilisation des carburants d'aviation durable**

### Modalités d'application de la modulation :

Pour tous les transporteurs aériens éligibles, un abattement de la redevance d'atterrissage au titre de l'année de référence sur laquelle les conditions sont remplies est calculée à la fin de l'année de référence considérée et s'applique sous la forme d'un avoir valable au titre de la redevance atterrissage de l'année de référence suivante pour ce même transporteur aérien.

La période tarifaire n (du 1<sup>er</sup> avril n au 31 mars n+1) est considérée comme période de référence.

### Conditions d'éligibilité de la modulation :

Pour bénéficier de l'abattement au titre de l'année de référence n, le transporteur aérien doit :

- utiliser du CAD remplissant les conditions cumulatives suivantes :
  - il constitue du (i) carburant d'aviation durable ou (ii) du carburant d'aviation à faible intensité de carbone au sens de l'article 3 du règlement n° 2023/2405 du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (dit "ReFuelEU Aviation") ;
  - il est réceptionné sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et/ou de Paris-Orly ;
- fournir l'ensemble des informations et documents listés ci-après au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> avril n+1 au 30 juin n+1 :
  - une attestation précisant la quantité totale de CAD réceptionné sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et/ou de Paris-Orly au titre de l'année de référence n ;
  - une copie de l'ensemble des tickets de confirmation d'achat des quantités de CAD au titre de l'année de référence n saisis sur la plateforme CarbuRe permettant de justifier de l'exactitude des informations renseignées dans l'attestation précitée.

### Modalités de calcul de la modulation :

L'abattement correspond à un montant de 5 millions d'euros qui est réparti entre les transporteurs aériens éligibles au prorata de leurs tonnages respectifs de CAD réceptionnés sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et/ou de Paris-Orly sur la période tarifaire de référence et répondant aux critères susmentionnés.

## **B - Modulations tarifaires de la redevance par passager**

### **1. Modulation tarifaire pour répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire**

Le tarif applicable aux passagers à destination des DROM/COM est aligné au tarif applicable aux passagers à destination de la métropole, en application du 4° de l'article R.6325-15 du code des transports qui prévoit que les tarifs des redevances peuvent faire l'objet d'une réduction pour répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire pour les liaisons avec les collectivités d'outre-mer.

### **2. Modulation tarifaire pour optimiser l'utilisation des infrastructures au regard du taux de remplissage**

En application du 2° de l'article R. 6325-15 du code des transports, une modulation pour motif d'intérêt général des redevances peut être appliquée pour d'améliorer l'utilisation des infrastructures, en fonction notamment des caractéristiques d'utilisation des infrastructures et installations.

#### Modalités d'attribution :

Pour les transporteurs aériens éligibles, la réduction de la redevance par passager au titre de l'année de référence sur laquelle les conditions sont remplies est calculée à la fin de l'année de référence considérée et attribuée sous la forme d'un avoir valable au titre de la redevance passager de l'année de référence suivante pour ce même transporteur aérien.

La période tarifaire n (1<sup>er</sup> avril n – 31 mars n+1) est considérée comme période de référence.

#### Conditions d'attribution :

Pour bénéficier de l'abattement au titre de l'année de référence n, un transporteur aérien doit vérifier les conditions cumulatives suivantes :

- i. Trafic de mouvements atterrés du transporteur aérien sur l'ensemble constitué par les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly supérieur ou égal à 730 décollages au titre de l'année de référence n.
- ii. Le nombre de siège de l'aéronef dans la base de référence est supérieure ou égale à 145. La base de référence d'Aéroports de Paris est constituée sur la base de la source ASCEND (source externe permettant d'obtenir le nombre de siège par immatriculation). Le nombre de sièges de référence par type avion correspond à la moyenne du nombre de sièges des avions venus sur l'ensemble constitué par les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, en fonction de leur fréquence (en 2024).<sup>1</sup>

#### Modalités de calcul de l'abattement :

Pour un transporteur aérien réunissant les conditions précédentes, le montant de l'abattement sur la redevance par passager attribué à ce transporteur aérien est calculé comme suit :

---

<sup>1</sup> En cas d'absence de l'immatriculation dans la source ASCEND, la référence utilisée est alors le nombre de siège de la base TRAFIC (source interne d'Aéroports de Paris).

Pour la présente modulation, l'emport d'un vol est le quotient du nombre de passagers au départ de ce vol (passagers Origine - Destination et passagers en correspondance) par la capacité en sièges (de la base de référence) du type avion qui a opéré le vol.

L'emport de référence par type de porteur correspond à la moyenne réelle de l'ensemble des vols de l'année de référence n sur l'ensemble constitué par les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, distingué par type de porteur (GP – Gros Porteurs et MP – Moyens Porteurs).

La remise unitaire par passager au départ correspond à 1,5 € par passager pour les faisceaux « métropole », espace « Schengen », « UE hors Schengen », « DROM/COM » et « Royaume-Uni » et 3,0 € par passager pour le faisceau « Autre international ».

Le plafond total des abattements applicable sera de 5 millions d'euros.

L'abattement correspond à la somme des remises par passager au départ au-delà de l'emport de référence :

- Si le montant total des abattements calculés pour l'ensemble des transporteurs aériens éligibles, sur l'ensemble des types avions éligibles, est inférieur au plafond retenu pour cette modulation, alors le transporteur aérien éligible bénéficie d'un abattement sur la redevance par passager égal à la somme des abattements calculés sur chaque type avion éligible ;
- Si le montant total des abattements calculés pour l'ensemble des transporteurs aériens éligibles est supérieur au plafond retenu pour cette modulation, alors chaque transporteur aérien éligible bénéficiera d'un abattement calculé au prorata du calcul du montant hors plafonnement.

### Base de référence des capacités de nombre de sièges par type avion

Airbus			Boeing			Autres (>50)			Autres (<50)		
Type avion code OACI	Sous-type avion code IATA	Capacité siège	Type avion code OACI	Sous-type avion code IATA	Capacité siège	Type avion code OACI	Sous-type avion code IATA	Capacité siège	Type avion code OACI	Sous-type avion code IATA	Capacité siège
A19N	31N	140	B38M	7M8	176	AT45	AT5	48	A550	NDE	6
A20N	32N	184	B39M	7M9	177	AT76	AT7	72	B190	BEH	19
A21N	32Q	205	B732	73A	130	BCS1	221	124	BE4W	BE4	6
A318	318	131	B733	733	117	BCS3	220	150	C25C	CJ4	10
A319	318	134	B733	73C	149	BCS3	223	148	C27J	27J	44
A319	319	148	B734	734	96	CRJ2	CR2	50	C510	CJM	5
A320	32A	182	B735	735	76	CRJ9	CR9	87	C525	CJ1	7
A320	320	178	B735	73E	142	CRJX	CRK	100	C550	CJ2	8
A321	321	212	B736	73W	133	DC10	D1C	290	C560	CJ5	7
A321	32B	216	B736	736	101	DH8D	DH4	77	C56X	CJL	9
A332	332	245	B737	73G	148	E170	E70	76	C680	CJ8	8
A333	333	304	B738	738	160	E175	E75	84	C680	CJ6	10
A338	338	236	B738	73H	182	E190	E90	102	CL30	CL3	8
A339	339	315	B738	758	189	E195	E95	119	CL35	CL5	9
A342	342	263	B739	73J	180	E290	290	110	CL60	CCJ	12
A343	343	276	B739	739	169	E295	295	133	E135	ER3	37
A345	345	230	B744	744	312	SA20	S20	50	E500	EM5	8
A346	346	380	B748	74H	413	SU95	SU9	93	E50P	EP1	4
A359	359	323	B752	75W	177	AT42	AT6	72	E550	ET6	8
A35K	351	429	B753	75T	243	E145	ER4	50	E55P	EP3	6
A388	388	510	B763	763	250				F2TH	D20	10
			B763	76W	199				F900	DF9	15
			B764	764	237				FA7X	DF7	12
			B772	772	305				GA7C	GJ7	13
			B773	773	317				GALX	GR2	8
			B77L	77L	311				GL7T	C75	15
			B77W	77W	358				GLEX	CCX	10
			B788	788	245				GLF5	GJ5	13
			B789	789	288				GLF6	GJ6	11
			B78X	781	339				H25A	H25	5
									H25B	H28	8
									HDJT	HHJ	6
									LJ40	LJ4	7
									LJ55	LJ6	8
									PRM1	H20	4

## ANNEXE 8

### Structure de la Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire (GTB')

La structure de la grille tarifaire de base hors évolution tarifaire pour le calcul de GTB', mentionné à l'article III.4.1 du présent contrat, est définie de la façon suivante :

- pour toutes les redevances à l'exception de la redevance d'atterrissage, pour les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, et de la redevance par passager, il s'agit de la grille tarifaire 2027 ;
- pour les redevances d'atterrissage et par passager, les dispositions spécifiques ci-dessous s'appliquent et viennent remplacer les dispositions analogues de la grille tarifaire 2027.

La présente annexe ne préjuge pas d'autres évolutions de structure qui pourraient être mises en œuvre par Aéroports de Paris au cours de l'exécution du contrat. S'il devait y en avoir, ces évolutions de structure additionnelles seraient réalisées à neutralité de revenus pour Aéroports de Paris, neutralité calculée sur la base du trafic de la dernière année civile connue.

GTB' intègre chaque année l'évolution de la structure des groupes acoustiques présentée ci-après.

#### A - Modalités applicables à la redevance d'atterrissage

Le tarif de la redevance d'atterrissage hors modulation acoustique est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage ; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'annexe de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Sous réserve que les groupes acoustiques définis dans la version en vigueur à la date de signature du présent contrat de l'arrêté de 24 janvier 1956 susmentionné ne soient pas modifiés, les coefficients qui seront applicables pour la grille tarifaire de base hors évolution tarifaire seront les suivants :

Les coefficients applicables aux périodes "jour" et "soir" (6h-18h et 18h-22h) pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly :

Groupe acoustique	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
1	1,500	1,600	1,700	1,800	1,900	2,000	2,000	2,000
2	1,500	1,600	1,700	1,800	1,900	2,000	2,000	2,000
3	1,034	1,076	1,120	1,180	1,245	1,300	1,345	1,395
4	0,821	0,830	0,850	0,860	0,865	0,870	0,880	0,890
5	0,714	0,714	0,714	0,714	0,714	0,714	0,714	0,714
6								

Les coefficients de nuit sont calculés comme étant les coefficients de jour pour un même groupe acoustique, multipliés par 1,5.

## B - Modalités applicables à la redevance par passager

La redevance par passager est caractérisée notamment par différents faisceaux géographiques. Aéroports de Paris souhaite figer la trajectoire d'évolution de l'écart tarifaire entre les différents faisceaux.

Ainsi, la trajectoire pluriannuelle d'évolution de l'écart tarifaire entre faisceaux<sup>1</sup> est définie dans le tableau ci-après.

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
UE hors Schengen, Royaume-Uni	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Autres destinations internationales	2,4	2,3	2,2	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0

Les tarifs qui résultent de cette refonte, sur la base des tarifs 2027, sont les suivants :

Tarifs par passager au départ (€ HT)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Métropole, Schengen, DROM-COM	12,47	12,75	13,04	13,35	13,67	13,67	13,67	13,67
UE hors Schengen, Royaume-Uni	13,73	14,03	14,34	14,69	15,04	15,04	15,04	15,04
Autres destinations internationales	29,93	29,33	28,69	28,04	27,34	27,34	27,34	27,34

L'abattement pour les passagers en correspondance est fixé à 40%.

---

<sup>1</sup> Ratio du tarif par rapport au tarif applicable au faisceau "Métropole, Schengen, DROM-COM"



## ANNEXE 9

### Plan d'affaires prévisionnel

*Les revenus et charges présentés ci-après ne tiennent pas compte des produits et charges internes dites « éliminations interco », et qui par principe se neutralisent dans le calcul du résultat opérationnel courant régulé (élimination interco classique aux bornes du périmètre régulé). Il s'agit par exemple des charges d'énergie ou des loyers internes, qui génèrent à la fois des produits et des charges à due concurrence au sein du périmètre régulé. Par ailleurs, les revenus liés à la redevance PHMR ainsi que les charges de sous-traitance correspondantes sont présentées à part car ils ne sont pas soumis au plafond tarifaire du CRE.*

*En outre, le plan d'affaires prévisionnel tient compte des seules charges régulées connues au 1 décembre 2025. Le plan d'affaires sera actualisé en vue de l'avis conforme sur le projet de contrat de régulation économique pour tenir compte des nouvelles charges imputables au périmètre régulé.*

#### **Compte de résultat, investissement, base d'actifs et rentabilité prévisionnelle du périmètre régulé (années civiles) :**

Compte de résultat régulé (internes compensés)		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Revenus aéronautiques	m€	1 741	1 859	1 966	2 078	2 173	2 275	2 383	2 495
Revenus non aéronautiques	m€	670	683	702	739	755	768	782	799
Redevance PHMR	m€	123	134	147	161	172	179	186	193
<b>Produits opérationnels</b>	<b>m€</b>	<b>2 534</b>	<b>2 676</b>	<b>2 814</b>	<b>2 978</b>	<b>3 101</b>	<b>3 222</b>	<b>3 351</b>	<b>3 486</b>
Charges opérationnelles hors PHMR	m€	(1 154)	(1 179)	(1 205)	(1 238)	(1 276)	(1 311)	(1 339)	(1 377)
Sous-traitance PHMR	m€	(112)	(118)	(124)	(132)	(138)	(143)	(151)	(158)
Impôts et taxes	m€	(258)	(270)	(284)	(299)	(312)	(324)	(337)	(349)
Dotations aux amortissements	m€	(510)	(511)	(509)	(536)	(572)	(573)	(598)	(633)
Autres		(39)	(41)	(42)	(58)	(43)	(47)	(48)	(49)
<b>Résultat opérationnel régulé</b>	<b>m€</b>	<b>462</b>	<b>557</b>	<b>650</b>	<b>715</b>	<b>759</b>	<b>824</b>	<b>878</b>	<b>919</b>
IS	m€	(119)	(144)	(168)	(185)	(196)	(213)	(227)	(237)
<b>Résultat opérationnel régulé (après IS)</b>	<b>m€</b>	<b>342</b>	<b>413</b>	<b>482</b>	<b>530</b>	<b>563</b>	<b>611</b>	<b>651</b>	<b>682</b>
Base d'actif	m€	7 310	7 939	8 569	9 383	10 015	10 575	11 102	11 477
BFR		(467)	(480)	(473)	(534)	(488)	(466)	(459)	(423)
<b>BAR</b>	<b>m€</b>	<b>6 843</b>	<b>7 459</b>	<b>8 096</b>	<b>8 849</b>	<b>9 527</b>	<b>10 109</b>	<b>10 643</b>	<b>11 054</b>
<b>ROCE régulé</b>	<b>%</b>	<b>5,0%</b>	<b>5,5%</b>	<b>6,0%</b>	<b>6,0%</b>	<b>5,9%</b>	<b>6,0%</b>	<b>6,1%</b>	<b>6,2%</b>

RP(n) correspond aux recettes prévisionnelles des Redevances soumises au plafond du CRE. Elles s'apprécient aux bornes de la caisse aéronautiques hors PHMR. Elles ont été établies sur la base de IP, l'hypothèse d'inflation prévisionnelle du plan d'affaires.

Année	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Période tarifaire	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
RP	/	1 778,7	1886,0	1991,3	2100,3	2197,0	2300,1	2409,0	2525,6
IP	1,3%	1,80%	1,37%	1,37%	1,37%	1,37%	1,37%	1,37%	1,37%

**Hypothèses fiscales sous-jacentes au plan d'affaires :**

Année	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	1	2	3	4	5	6	7	8
Période	1 <sup>er</sup> janvier 2027 au 31 décembre 2027	1 <sup>er</sup> janvier 2028 au 31 décembre 2028	1 <sup>er</sup> janvier 2029 au 31 décembre 2029	1 <sup>er</sup> janvier 2030 au 31 décembre 2030	1 <sup>er</sup> janvier 2031 au 31 décembre 2031	1 <sup>er</sup> janvier 2032 au 31 décembre 2032	1 <sup>er</sup> janvier 2033 au 31 décembre 2033	1 <sup>er</sup> janvier 2034 au 31 décembre 2034
Taux de la TEITL D <sup>1</sup>	4,6%	4,6%	4,6%	4,6%	4,6%	4,6%	4,6%	4,6%
Taux d'IS	25,825%	25,825%	25,825%	25,825%	25,825%	25,825%	25,825%	25,825%
CVAE <sup>2</sup>	0,28%	0,28%	0,28%	0,28%	0,28%	0,28%	0,28%	0,28%
Taxe foncière	Taux en vigueur en novembre 2025							

<sup>1</sup> Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance.

<sup>2</sup> Contribution sur la valeur ajoutée des entreprises.

## ANNEXE 10

### Modalités de calcul du facteur TRAF

#### Facteur d'ajustement trafic

Le facteur « TRAF » mentionné au III.2.3.3 est défini de la façon suivante :

- $TRAF(1) = TRAF(2) = 0$
- Pour  $n$  supérieur ou égal à 3, c'est-à-dire à partir de l'année 2029 :
  - Si  $RFm(n-2) * \alpha(n-2) * (1 + A(n-2)) < RC(n-2) < RFM(n-2) * \alpha(n-2) * (1 + A(n-2))$

$$TRAF(n) = 0$$

- Si  $RC(n-2) > RFM(n-2) * \alpha(n-2) * (1 + A(n-2))$

$$TRAF(n) = 50\% * (RFM(n-2) * \alpha(n-2) * (1 + A(n-2)) - RC(n-2)) * (1 + k)^2$$

- Si  $RC(n-2) < RFm(n-2) * \alpha(n-2) * (1 + A(n-2))$

$$TRAF(n) = 50\% * (RFm(n-2) * \alpha(n-2) * (1 + A(n-2)) - RC(n-2)) * (1 + k)^2$$

Où :

- $k$  est le coût moyen pondéré du capital ;
- $RFM(n-2)$  est le revenu de référence maximum sur la période allant du 1<sup>er</sup> avril  $n-2$  au 31 mars de l'année  $n-1$ , tel que défini au III.5.2.1 ;
- $RFm(n-2)$  est le revenu de référence minimum sur la période allant du 1<sup>er</sup> avril  $n-2$  au 31 mars de l'année  $n-1$ , tel que défini au III.5.2.1 ;
- $\alpha(n-2)$  est le quotient entre le plafond d'évolution tarifaire constaté et le plafond d'évolution tarifaire prévisionnel, tel que défini au III.4.2 ;
- $A(n-2)$  est le coefficient d'ajustement tarifaire des Redevances pour la période tarifaire  $n-2$ , tel que défini au III.5.2 ;
- $RC(n-2)$  est le montant des recettes constatées des Redevances sur la période allant du 1<sup>er</sup> avril  $n-2$  au 31 mars  $n-1$ , tel que défini au III.5.2.1.

#### Seuil de révision trafic

Le seuil de révision trafic mentionné au V.1.1(i) est satisfait dans les conditions suivantes :

- Si  $RC(n-2) < RRM(n-2) * \alpha(n-2) * (1 + A(n-2))$
- Si  $RC(n-2) > RRM(n-2) * \alpha(n-2) * (1 + A(n-2))$

Où :

- $RRM(n-2)$  est le revenu de révision maximum sur la période allant du 1<sup>er</sup> avril n-2 au 31 mars de l'année n-1, tel que défini au V.1.1(i) ;
- $RRm(n-2)$  est le revenu de révision minimum sur la période allant du 1<sup>er</sup> avril n-2 au 31 mars de l'année n-1, tel que défini au V.1.1(i) ;
- $\alpha(n-2)$  est le quotient entre le plafond d'évolution tarifaire constaté et le plafond d'évolution tarifaire prévisionnel, tel que défini au III.4.2 ;
- $A(n-2)$  est le coefficient d'ajustement tarifaire des Redevances pour la période tarifaire n-2, tel que défini au III.5.2 ;
- $RC(n-2)$  est le montant des recettes constatées des Redevances sur la période allant du 1<sup>er</sup> avril n-2 au 31 mars n-1, tel que défini au III.5.2.1.

## ANNEXE 11

### Modalités de calcul des facteurs INV<sub>1</sub> et INV<sub>2</sub>

#### A1 - Modalités de calcul du facteur INV<sub>1a</sub>

Le facteur d'ajustement INV<sub>1a</sub>(n) s'applique annuellement. Pour chaque période tarifaire, INV<sub>1a</sub>(n) est calculé par :

$$INV_{1a}(n) = \frac{(Charges\ de\ capitalBA\ constatées\ (n-2) - Charges\ de\ capitalBA\ prévisionnelles\ (n-2)) \times (1+k)^2}{D\&A(n-2) + \frac{BA(n-2) * k}{1-T(n-2)}}$$

$$Charges\ de\ capitalBA\ constatées\ (n-2) = D\&A(n-2) + \frac{BA(n-2) * k}{1-T(n-2)}$$

Où :

- k est le coût moyen pondéré du capital.
- D&A(n-2) correspond aux dotations aux amortissements réalisées aux bornes du périmètre régulé pour n-2
- BA(n-2) correspond à la base d'actif réalisées aux bornes du périmètre régulé pour n-2.
- T(n-2) est le taux d'IS observée sur l'année n-2 ;
- Charges de capitalBA prévisionnelles(n-2) correspond aux charges de capital prévisionnelles du plan d'affaires. Elle a la valeur suivante :

Années civiles (n)		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	m€	1	2	3	4	5	6	7	8
Dotations aux amortissements	m€	510	511	509	536	572	573	598	633
Base d'actif	m€	7 310	7 939	8 569	9 383	10 015	10 575	11 102	11 477
CMPC	5,9%								
Taux d'IS	25,83%								
<b>Charges de capital prévisionnelles</b>	<b>M€</b>	<b>1 091</b>	<b>1 142</b>	<b>1 191</b>	<b>1 283</b>	<b>1 369</b>	<b>1 414</b>	<b>1 481</b>	<b>1 546</b>

#### A2 – Modalités de calcul du facteur INV<sub>1b</sub>

Le facteur « INV<sub>1b</sub> » mentionné au III.5.2.3 est défini de la façon suivante :

- Soit Pf, le plafond de dépenses additionnelles d'investissements cumulées fixé à 7% ;
- Soit d, la durée d'amortissement normative des dépenses d'investissements fixé à [22] ans.

DEC(n) correspond au dépassement effectif cumulé entre les dépenses constatées corrigées et les dépenses prévisionnelles. Il est expliqué en pourcentage. Il a la valeur suivante :

$$DEC(n) = \frac{\sum_{i=1}^n DC(i) - Am(i-1)}{\sum_{i=1}^n (DP(i) * ICcapex(i))} - 1$$

$$\text{Avec, } IC_{\text{capex}}(n) = 0,35 * \frac{BT01(n)}{BT01\ 2025} + 0,35 * \frac{TP01(n)}{TP01\ 2025} + 0,15 * \frac{BT50(n)}{BT50\ 2025} + 0,15 * \frac{Syntec(n)}{Syntec2025}$$

où :

- BT01(n) est l'index général Bâtiment tous corps d'état publié par l'INSEE (BT01) - valeur de mai de l'année "n",
- TP01(n) est l'index général Travaux Publics tous travaux publié par l'INSEE (TP01) - valeur de mai de l'année "n",
- BT50(n) est l'index général Rénovation-Entretien tous corps d'état publié par l'INSEE (BT50) - valeur de mai de l'année "n",
- SYNTEC(n) est l'index mesuré par la fédération SYNTEC représentant l'évolution en prix de prestations notamment d'ingénierie et d'informatique - valeur de mai de l'année "n".
- Si  $DEC(n) < Pf$

$$INV_{1b}(n) = 0 \text{ et } DEX(n) = 0$$

- Si  $DEC(n) \geq Pf$

$$DEX(n) = (DEC(n) - Pf) * \sum_{i=1}^n (DP(i) * IC_{\text{capex}}(i))$$

$$\text{Avec, } Am(n) = \frac{DEX(n)}{d}$$

$$\text{Charges de capitalDEX en année (n)} = DEX(n) * k * (1/(1-T(n))) + Am(n)$$

$$INV1b(n) = -(Charges\ de\ capitalDEX\ en\ année\ (n - 2)) * (1 + k)^2$$

Où :

- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- T(n) est le taux d'IS observé sur l'année n ;
- Pf est le plafond de dépassement des dépenses additionnelles d'investissements cumulées ;
- d est la période d'amortissement moyenne ;
- DC(n) et DP(n) correspondent respectivement aux dépenses constatées et initialement prévues dans le programme d'investissements ;
- DEX(n) correspond à la quote-part des dépenses d'investissements constatées dépassant de 7% la trajectoire prévisionnelle, corrigée des amortissements antérieurs potentiels déjà ajustés ;
- Am(n) est la charge d'amortissement théorique liée à DEX(n) pour l'année n ;
- $IC_{\text{capex}}(n)$  est l'indice composite utilisé pour apprécier les dépenses d'investissements prévisionnelles DP(n) en euros courants. Il est composé des indices ci-après :
  - BT(n) est l'index du Bâtiment tous corps d'état (BT01) publié par l'INSEE. La période d'observation retenue est du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année n ;
  - TP(n) est l'index général des Travaux Publics tous travaux (TP01) publié par l'INSEE. La période d'observation retenue est du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année n ;

- Syntec(n) est l'index mesuré par la fédération SYNTEC mesurant l'évolution du coût de la main d'œuvre, essentiellement intellectuelle, pour des prestations fournies. La période d'observation retenue est du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année n.
- Dans le cas où l'un de ces indices ne serait plus disponible en cours de contrat, Aéroports de Paris proposera à l'État un indice de substitution. Cette proposition est soumise, dans un délai d'un mois suivant sa notification, à l'approbation de l'État. Passé ce délai, elle est réputée acceptée.

## B - Modalités de calcul du facteur INV<sub>2</sub>

Le facteur « INV<sub>2</sub> » mentionné au III.5.2.3 est défini de la façon suivante :

$$INV2(n) = -(1 + k)^2 * k * \left( \frac{1}{1 - T(n-2)} \right) * \frac{1}{4} * \sum_{i=1}^{nb(n-2)} (R_i(n-2) * DGC_i(n-2))$$

Où :

- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- T(n-2) est le taux d'IS y compris surtaxe observée sur l'année n-2 ;
- nb(n-2) correspond au nombre de grands projets en construction sur n-2 et dont la date de livraison initiale est antérieure à n-2. Les grands projets sont définis à l'annexe 3.
- Ri(n-2) le nombre de trimestres de retard révolus observé sur l'année n-2 pour les grands projets indiqués au point précédent ;
- DGCi(n-2) correspond au total des dépenses d'investissements constaté pour les grands projets indiqués au point précédent.

## ANNEXE 12

### Modalités de fonctionnement du compte de régularisation des produits et des charges de la redevance d'assistance pour personnes handicapées et à mobilité réduite

#### A - Modalités de calcul du revenu autorisé

Soit  $REq(PTF, n, BC)$  le revenu d'équilibre de la redevance PHMR, tel que le taux couverture des charges de la redevance est de 100%, pour la plateforme PTF, pour l'année  $n$ , et avec la base de coût  $BC$ .

Le revenu autorisé ( $RAut$ ) pour l'année  $n$ , à partir de  $n=2029$  est défini ainsi :

$$RAut(PTF, n) = REq(PTF, n, \text{coûts prévisionnels}) + \Delta R(PTF, n-2)$$

Avec :

$$\Delta R(PTF, n-2) = REq(PTF, n-2, \text{coûts contrôlés}) - RConst(PTF, n-2)$$

Où :

- Les coûts contrôlés sont définis, pour chaque plateforme, une fois l'année écoulée, à iso-périmètre, hors surcoûts réglementaires et évolution de la qualité de service, sur la base des données réelles et sous contrainte de l'objectif de performance de la manière suivante, avec un partage en cas de surcoûts par rapport à celui-ci :
  - o Coûts contrôlés = (min (coût s/t unitaire réel par prestation ; coût unitaire de contrôle) +  $1/2 \Delta C$ ) x nb de prestations réel + autres coûts constatés PHMR
- Avec :
  - le coût unitaire de contrôle défini ci-après en partie B,
  - $\Delta C = \max(0 ; \text{coût s/t unitaire réel par prestation} - \text{coût unitaire de contrôle})$
- $RConst(PTF, n-2)$  sont les coûts effectivement constatés sur la redevance PHMR, sur la plateforme PTF, pour l'année  $n-2$

#### B – Coûts unitaires de sous-traitance par prestation

La régularisation de la redevance PHMR est conditionnée à l'atteinte d'un objectif de contrôle du coût unitaire. Le tableau ci-dessous définit la trajectoire de l'objectif, pour chaque plateforme, sur la base des coûts unitaires constatés en 2024, actualisés sur la base de l'inflation réalisée, IPCH, observé par la Banque de France.

2024	CDG	ORY
Coût total sous-traitance PHMR (M€)	68,61	19,99
Nb de prestations (milliers)	1113,5	397
Coût unitaire constaté (€)	61,6	50,4



Pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :

$$\textbf{Coût unitaire de contrôle CDG (n)} = \mathbf{61,6} * \prod_{i=2025}^n (1 + \textbf{IPCH}_i)$$

Où

- IPCH(i) représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé publié par la Banque de France

Pour l'aéroport de Paris-Orly :

$$\textbf{Coût unitaire de contrôle ORY (n)} = \mathbf{50,4} * \prod_{i=2025}^n (1 + \textbf{IPCH}_i)$$

Où

- IPCH(i) représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé publié par la Banque de France

